

La subrogación será voluntaria si las estibadoras abandonan el 'pool'

Anesco y sindicatos pactan un plazo único de 3 meses para salvar la línea roja de la CNMC al V Acuerdo Marco



Una vez publicado el V Acuerdo Marco, las empresas deberán comunicar en 30 días si se van del 'pool'. PAG.10



Alonso Luque
Consejero delegado de TTI-A

"NECESITAMOS RELANZAR LA COMPETITIVIDAD DE LA TERMINAL"

Páginas 8 y 9

OPER. LOGÍSTICOS / 13

TVS Logistics gana capacidad en su apuesta por el '5PL'

CARRETERA / 25

Sertranin abre nave en Valencia para reforzar su actividad

MARÍTIMO / 32

El 'puerto seco' de la ZAL de Algeciras arrancará en 2022

El sector marítimo y portuario frenó su crecimiento en 2018

La desaceleración del comercio en 2018 tuvo su reflejo en la evolución de la industria marítima y portuaria. Las empresas de este segmento de actividad cerraron dicho ejercicio con unas ventas de 6.321 millones, lo que supone un avance del 1,2 por ciento, más de dos puntos porcentuales por debajo de la media del conjunto del sector, según revela el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. PAG 12

Aecoc presenta un nuevo modelo para mejorar la última milla

La última milla requiere un nuevo modelo que la convierta en más eficiente. En este contexto, Aecoc ha presentado, en el marco del 'Congreso Aecoc Smart Distribution', su propuesta, que se centra en flexibilizar accesos para la distribución urbana de mercancías, digitalizar la carga y descarga, plataformas de consolidación urbanas, despliegue de redes de taquillas y carriles multiusos. PAG 20-21

SLP reducirá su huella ambiental con nuevas inversiones en Bilbao

Servicios Logísticos Portuarios (SLP) prevé invertir 1,5 millones de euros en el puerto de Bilbao para reducir la huella ambiental. El operador presenta una reordenación espacial de la concesión del Muelle AZ-2, que contempla la instalación de un sistema de descarga y apile automático para el tráfico de graneles pulverulentos, trasladando al AZ-1 la carga de importación, sobre todo chatarras. PAG 28

MESA de Redacción

La compañía Carmetry ha desarrollado un sistema para gestionar las motos eléctricas de reparos en la última milla. La empresa española, especializada en el diseño de soluciones de 'big data' e inteligencia artificial aplicada al transporte terrestre, ofrece una herramienta para que los sectores de comida rápida, reparto a domicilio o 'motosharing' puedan digitalizar sus flotas y gestionar a los conductores de forma remota. La aplicación de Carmetry registra todos los ciclos de carga según la autonomía de la batería y estima su uso más óptimo para alargar el ciclo de vida del vehículo eléctrico.

La 'startup' española Shellock quiere lanzar un sistema de sellos inteligentes en los contenedores marítimos para acabar con la incertidumbre del plazo de recepción. La firma trabaja en una solución que ofrece un seguimiento en tiempo real mediante la sustitución de los actuales sellos que se adhieren a los contenedores por un dispositivo inteligente con forma de candado. El objetivo es disponer su ubicación exacta y plazo de entrega, así como para atajar situaciones de robos y pérdidas de la carga en contenedor.

Puertos del Estado ha alargado hasta el 31 de octubre la reducción de la tasa del buque y el aplazamiento de deudas tributarias por la crisis del Covid-19 y ha decidido que las autoridades portuarias puedan modificar para 2020 la exigibilidad de la tasa de actividad, suprimiendo el pago anticipado y difiriendo su liquidación al final de año en función del negocio desarrollado. Por último, las rentabilidades anuales de 2020 de las autoridades portuarias no serán tenidas en cuenta para los coeficientes correctores de 2021.

FE DE ERRORES

Plataforma logística de Tendam en Madrid

En la edición del pasado 1 de julio de 2020 de TRANSPORTE XXI, en la página 24, se publicaba que la plataforma logística principal del grupo Tendam, ubicada en Aranjuez (Madrid), contaba con "una capacidad de almacenaje de 10.000 metros cuadrados", cuando lo correcto es que dispone de 100.000 metros cuadrados. Un error de teclado, a la hora de pulsar los ceros, como ya podía intuirse al leer el titular: "Tendam alcanza los 150.000 metros cuadrados de naves logísticas tras reactivar su centro de Toledo". En la edición digital ya aparece corregida la superficie de la citada instalación logística.

JONÁS



SE MUEVEN



Virginia Navarro

Virginia Navarro (Containerships) toma el timón de la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao. Licenciada en Derecho, es la primera mujer en dirigir la asociación en sus 98 años de historia.



Germán Flores Miranda

Germán Flores Miranda, ingeniero civil en mecánica de formación, es el nuevo gerente de AR Racking Chile. Con una dilatada experiencia en logística, ha ocupado cargos de gestión en empresas del sector del almacenaje industrial.



Logan Smith

La empresa inmobiliaria internacional Hines nombra a Logan Smith como jefe de Logística para Europa. Se encargará de identificar oportunidades con una gama de tipos de productos industriales en mercados clave y emergentes.



Paulo Sá

DB Schenker nombra a Paulo Sá nuevo CIO en Iberia. Tras más de 12 años en la compañía, el actual responsable de Contract Logistics para España y Portugal ocupará el cargo de director de Sistemas de Información.



Robert Erni

Robert Erni sustituirá a Burkhard Eling como director financiero de Dachser a partir del 1 de enero de 2021. Anteriormente, el directivo suizo fue director financiero de Panalpina, donde lideró la fusión con el grupo DSV.

DEBATE

SÍ

Bernardo Ciriza
Consejero de Cohesión Territorial

La propuesta de crear una empresa pública que se encargue de la gestión e implantación de peajes exclusivamente a vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad (A-10, A-15, N-121-A, A-1 y A-68) es una alternativa que se fundamenta en los principios europeos de "quien usa paga" y "quien contamina paga". Posibilitará ingresar hasta 45 millones de euros anuales, con carácter finalista, que permitirían abordar las necesidades existentes desde hace años en materia de carreteras. La inversión en la mejora de la red viaria tendrá un impacto económico destacado en la Comunidad Foral. Durante los próximos cuatro años, solo con la ejecución de las obras de la N-121-A y de los túneles de Belate y Almandoz, que tienen un presupuesto de unos 168 millones de euros, se generarán, al menos, 2.400 puestos de trabajo y 165,8 millones de euros de VAB (Valor Añadido Bruto). Y la repercusión en la recaudación fiscal, la Hacienda Foral ingresará más de 25,5 millones de euros.

¿Está justificada la implantación de peajes a camiones en Navarra?

Alberto Latorre
Presidente de Tradisna

NO

Desde Anet y Tradisna, valoramos positivamente que, por fin, los poderes políticos y el Gobierno de Navarra aborden de

manera urgente la mejora de carreteras. En el proceso de reactivar Navarra, nuestro sector es consciente de la relevancia estratégica esencial que nuestros servicios tienen para todo el tejido social y económico de nuestra comunidad. Pero, si no queremos que ocurra en Navarra lo mismo que en el País Vasco, esta reactivación no puede sentarse sobre unas bases discriminatorias e injustas. El departamento de Cohesión Territorial fundamenta la decisión de los peajes en "quien contamina paga", principio que, es evidente, no se puede trasladar solo al camión. Si las infraestructuras son un servicio público, lo lógico es que las paguemos entre todos con cargo a los presupuestos. Es más, si cada año se hubiera dotado presupuestariamente la cuantía que el propio Plan de Carreteras establecía, hoy no estarían poniendo al transporte contra las cuerdas.



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid),
Iñaki Eguía, Alfredo Escolar

Colaboradores: Jonás (humor), Etayo (humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher,
Juan Ignacio Beitia, Gonzalo Sanz, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo,
Ramón Valdivia, Antton Pérez de Calleja, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo,
Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Juanjo Martínez (Fotografía)

Publicidad: Clara Bouza, Pilar Suárez
Suscripciones: Belén Ruales
Edita: Industria y Comunicación SA
Avenida Cervantes, 51. Edificio Cervantes 10. 6ª planta
48970 Basauri (Bizkaia)
Teléfono: 944 400 000 / Fax: 944 400 300
E-mail: transporte@grupoxxi.com
Depósito Legal: BI-708-92

EDITORIAL

El V Acuerdo de Estiba, ¿cerca o lejos?

El pacto alcanzado por la patronal Anesco y los sindicatos para la modificación del borrador del V Acuerdo Marco de Estiba está en manos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). El organismo, que ha renovado recientemente su presidencia, deberá informar sobre si las transformaciones realizadas en su contenido dejan de restringir la competencia o son un mero maquillaje técnico. Los dos aspectos más destacados que se han tenido que solucionar son la subrogación de trabajadores cuando una empresa estibadora decide abandonar un Centro Portuario de Empleo (CPE) y la apertura de la formación a centros externos, sin un control directo por parte de las formaciones sindicales. En el primer aspecto, el documento abre a las empresas la voluntariedad de la subrogación durante un plazo de tres meses en el que deberán proceder a su abandono del CPE, vendiendo sus acciones al resto de socios. En la formación, el convenio permite abrir

la puerta para que las empresas puedan colaborar libremente con cualquier entidad formativa que no solo esté en el ámbito de los CPE. Junto a estos aspectos, queda por conocer si el pacto convence en otros aspectos técnicos como la organización del trabajo y la contratación temporal. La CNMC deberá asegurar que el convenio no impide una competencia efectiva entre CPEs y empresas de trabajo temporal y si, de verdad, se cumplen los parámetros exigidos por Bruselas para que exista la libertad de contratación. Junto al papel de la CNMC, es hora de que Puertos del Estado y las entidades portuarias logren mayor compromiso de los operadores para trasladar con transparencia las cifras, costes, tarifas máximas y la información de su actividad, sobre la que hay, salvo casos excepcionales, una penumbra total. En tiempos de crisis, una información de calidad del negocio es sinónimo de libertad. Y queda saber si este V Acuerdo está cerca o lejos de las actuales necesidades del mercado.



Alfonso Alday

El transporte por carretera necesita ganar tamaño para competir en Europa y afrontar los retos de futuro

LA ROSCA

Ganar músculo

Seguridad jurídica; un marco regulatorio más flexible; conservar el tejido productivo a través de medidas que están funcionando, como los ERTES; reindustrialización; e innovación y digitalización, son algunos de los grandes temas que forman parte del decálogo de conclusiones de la cumbre empresarial de la CEOE. En el caso del transporte, que también puso voz a sus demandas, los protagonistas de este bloque coincidieron en la necesidad de aprovechar la crisis para resolver un problema endémico: el tamaño medio de sus empresas, que debe ser más grande para innovar, internacionalizarse y ser más competitivos.

En 'modo carretera', no parece una tarea sencilla, y menos con la que está cayendo, con unas previsiones de caída en la facturación del 17 por ciento por el impacto del Covid-19. Es decir, las empresas dejarían de ingresar unos 5.000 millones de euros, según advierten desde Astic. Pero más allá de la actual coyuntura, la política en materia de transporte por carretera no ayuda. A las sucesivas administraciones se les ha llenado la boca con mensajes dirigidos a potenciar la concentración empresarial. Y han elaborado incontables planes estratégicos 'a medida' para ganar músculo. Sin embargo, las medidas fiscales y laborales adoptadas han ido siempre en dirección contraria. El caso más sangrante es el sistema de módulos -prorrogado 'in extremis' en los últimos años-, más ventajoso fiscalmente para los autónomos, lo que impide jugar con las mismas reglas de juego. Una medida incomprensible, muy criticada desde las patronales, que insisten en que es una forma de "mantener las subvenciones a la atomización". Y es que el sector necesita ganar tamaño. En la actualidad, la flota media por empresa es de 3,5 vehículos. Y así no se puede competir en Europa, ni afrontar los retos de futuro, con la vista puesta en una nueva movilidad más sostenible e intermodal. Eso sí, las condiciones de mercado deben ser iguales para todos.

a.alday@grupoxxi.com

Transportes continúa mareando la perdiz

Pese al ultimátum del Comité Nacional, con la amenaza de un paro los días 27 y 28 de julio, el ministro de Transportes continúa -al cierre de esta edición- sin dar respuesta a las principales reivindicaciones de los transportistas. En la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros del 7 de julio, José Luis Ábalos anunció la aprobación de un RD con medidas destinadas a la recuperación del transporte, que algunas patronales tachan de "insuficientes". Entre las novedades que afectan al transporte por carretera se encuentran el aplazamiento de los pagos de préstamos, *leasing* o *renting* a empresas y autónomos con una facturación inferior al 40 por ciento o la prórroga de tres meses para las ITVs caducadas entre el 21 de junio y el 31 de agosto, dando prioridad a los transportistas. Todo suma, y cualquier apoyo para un

sector que podría dejar de ingresar este año unos 5.000 millones por la crisis, es bienvenido. Sin embargo, Ábalos sigue sin entrar en los temas más peliagudos. Léase, por ejemplo, la oposición a las 44 toneladas, que fue la gota que rebasó la paciencia de los transportistas. Tampoco ha entrado aún en la modificación de la Ley de Contrato de Transporte para derogar la posibilidad del pacto en contrario en cuestiones como plazos de pago, la cláusula de revisión del combustible y las operaciones de carga y descarga. Ábalos ha vuelto a destacar el papel fundamental de los transportistas para mantener el suministro durante la crisis y ha declarado que ahora "es justo" que el Gobierno mantenga el compromiso con el sector. Así debería ser, pero, de momento, parece que sigue tomando el pelo a una industria clave en la reconstrucción.

EL MINISTRO ÁBALOS
RESPONDE A LAS
DEMANDAS DE LOS
TRANSPORTISTAS



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Debemos ser un socio "virtual" de la industria para que no tenga que preocuparse más que por producir

Contribuir

Es momento de reiniciar todo lo que se paró. Me refiero a nuestro país, porque el problema es general, pero la solución es individual. Cada continente/país se enfrenta a diferentes fases, en desigual espacio de tiempo. Los tres meses se multiplicarán por ¿? Sin duda, el origen del reinicio es la industria, de cualquier tipo, e inmediatamente después llegan los que formamos parte esencial de la cadena de suministro, la logística en todas sus vertientes. Con el permiso y la bendición de esos ángeles de la guarda que visten de verde y azul claro. Nuestra contribución debiera ser directamente proporcional al peso de cada uno. Este es, en mi opinión, el orden de mayor a menor: Estado, Gobierno, Entidades de Crédito, Industria, Cadena de Suministro, Logística, Punto de Venta, Consumidor, Recaudación Impuestos. Intencionadamente queda la asociación económica que abarca a gran parte de los países de nuestro continente que sí, ciertamente nos va a ayudar, a cambio de fiscalizar esa ayuda. Fiscalización que, no considero pueda ser igual en todos los países, porque cada uno tiene una situación muy distinta. ¿Cuál es la contribución que los Logistas podemos llevar a cabo? Analizar márgenes, compartir decisiones, flexibilizar horarios adaptándolos a lo que la industria precise, tolerancia con el incumplimiento de los tiempos, aumentar la implementación con clientes, invirtiendo en la integración digital, en síntesis, pasando a ser un socio "virtual" de la industria de modo que esta no tenga que preocuparse más que por producir, comprar o vender. Esa es la posición de la logística que demanda el futuro. Los operadores debemos tratar de ser capaces de ofrecer la solvencia profesional, estructural y lo más cercana posible a la económica, de una gran corporación/multinacional como esas *top cien* empresas que controlan la economía del mundo en el que vivimos hoy, aunque algunas ya lo hacían siglos atrás. Ahora bien, vender servicios, nos permite marcar una gran diferencia: dar el servicio como si fuéramos una pequeña empresa familiar en la que los clientes conocen personalmente a las personas con las que trabajan. "A veces sentimos que lo que hacemos es tan solo una gota en el mar, pero el mar sería menos, si le faltara una gota" (Teresa de Calcuta).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



La asociación gallega Apetamcor, que agrupa a más de 1.100 transportistas con una flota de 4.500 vehículos, firma un acuerdo con WanaTruck para impulsar la digitalización. En la imagen, **Luis Sanz**, CEO y cofundador de WanaTruck, y **Alberto Vila**, gerente de Apetamcor.



EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

Tras cumplirse 3 y 6 años del período transitorio y de la sentencia, respectivamente, parece que la liberalización de la estiba es más teórica que real y, en la práctica, todo sigue igual o casi igual, si bien con otra nomenclatura

¿Se ha liberalizado la estiba?

La sentencia de 2014 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) estableció que el sistema de estiba español entonces vigente era contrario al principio de la libertad de establecimiento, lo cual era un secreto a voces. España modificó su legislación en el sentido exigido por la sentencia referida y aprobó el Real Decreto Ley 8/2017 que estableció la liberalización de la estiba (al consagrar la libertad de contratación de los estibadores, siendo además su relación laboral general y no especial) y eliminó la obligación de las empresas estibadoras de participar en las SAGEP. No obstante, la citada liberalización no era inmediata, sino progresiva y gradual (a tres años vista). Tras ello, se dio un paso atrás con el Real Decreto Ley 9/2019 que posibilita que la referida liberalización quede limitada/abortada temporalmente si la subrogación obligatoria de los trabajadores de las SAGEP se realiza a través de acuerdos o convenios colectivos. Tras el RDL 8/2017, los agentes sociales reformaron el IV Acuerdo Marco que regulaba la citada subrogación laboral. Sin embargo, la CNMC consideró que la reforma podía suponer una restricción a la libre competencia, por lo que inició un expediente sancionador contra los firmantes de la citada reforma y formuló una cuestión pre-

judicial al TJUE para dirimir si, en caso de conflicto, existe o no una supremacía del Derecho de la Competencia sobre el Derecho Laboral. Cuando todavía no se ha resuelto la citada cuestión prejudicial, los agentes sociales han consensuado el V Acuerdo Marco, que ya ha sido impugnado judicialmente básicamente por los mismos motivos que el anterior.

Pendientes de la resolución de la citada cuestión prejudicial y, tras cumplirse 3 y 6 años del período transitorio y de la sentencia, respectivamente, parece que la liberalización de la estiba es más teórica que real y, en la práctica, todo sigue igual o casi igual, si bien con otra nomenclatura (CPE en vez de SAGEP, etc.). Salvo matices, se mantienen básicamente los mismos perfiles monopolísticos y cuasi feudales de siempre: *pools* y manos; endogamia y parientes; salarios medios de unos 80.000 anuales que, salvo excepciones, apenas guardan relación con la productividad y la cualificación profesional; inexistencia práctica de la auto-prestación, etc. Si finalmente es legal que la subrogación obligatoria se pueda realizar a través de acuerdos o convenios colectivos, previsiblemente apenas habrá liberalización efectiva alguna, al menos hasta que se jubilen los trabajadores subrogados.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

El grupo de trabajo para impulsar el uso de la Documentación Electrónica de Transporte (DET) continúa incorporando nuevos integrantes. En las últimas fechas se han sumado asociaciones empresariales como UNO, FVET y Fetransa, plataformas tecnológicas como Eurogestión y Widoit, así como las autoridades portuarias de Valencia y Huelva. En el grupo ya participaban organizaciones como Aeutransmer, Transprime, Astic, CETM, Fenadismar y Feteia, así como tecnológicas como TransFollow, WanaTruck, Pionira y e-Customs. Los documentos electrónicos de transporte aportan ventajas en todos los eslabones de la cadena de suministro, entre las que se encuentran la información en tiempo real, entrega segura y trazable, reconocimiento por parte de Administraciones, visibilidad de toda la cadena, prevención de litigios por incidencias, integración con otros sistemas y plataformas, elevado retorno de la inversión, facturación más rápida, así como eficiencia y ahorro de costes.



El transporte apuesta por la digitalización.

QUÉ mal

El Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid ha vuelto a dar la razón a CETM y a su asociado Grupo Logístico Arnedo en un nuevo recurso contra la Resolución de 24 de noviembre de 2017 de la Dirección General de Tráfico (DGT) por la que se restringe la circulación de camiones por la N-232 y la N-124 a su paso por La Rioja y se les obliga al desvío por la AP-68. El TSJ de Madrid establece que esta resolución de la DGT "no es conforme a derecho". La resolución queda, por tanto, anulada. Pero pese a que esta es la tercera sentencia que resulta favorable a los intereses de los transportistas, la jefa provincial de Tráfico de La Rioja, Beatriz Zúñiga, ha salido al paso asegurando que "no cambia nada y que los camiones no pueden circular por la N-232", ante el estupor del sector. Esperemos que alguien la obligue a rectificar más pronto que tarde.



Anesco inicia una ronda de contactos con los principales puertos y empresas estibadoras. El secretario general de Anesco, José Luis Romero, ha mantenido reuniones en las últimas semanas en los puertos de Algeciras y Valencia para analizar la situación actual del sector de la estiba. En la imagen, la reunión celebrada en Valencia.

TRIBUNA LIBRE



Manuel M. Vicens

Es un hecho evidente que el COVID-19 puede trastornar, o ha trastornado ya, muchas relaciones contractuales, especialmente las ligadas a contratos de larga duración como son, entre otros muchos, los de arrendamiento de

almacenes, instalaciones y plataformas logísticas. Todos esos contratos, así como también los de ejecución diferida, presentan una gran exposición a los cambios de las circunstancias existentes en el momento de su celebración

Las relaciones contractuales en tiempos del Covid-19

Es cierto que el Real Decreto-ley 15/ 2020, de 21 de abril, de medidas urgentes y complementarias para apoyar la economía y el empleo, ha dedicado algunos preceptos (artículos 1 al 5) al complejo problema de compaginar, ante la crisis sanitaria que nos afecta, los intereses de las partes en los contratos de arrendamiento para uso distinto de la vivienda, singularmente en lo que se refiere a la obligación del pago de la renta cuando ello pueda poner en serio riesgo la continuidad de las actividades, pero también lo es que el alcance de las medidas que se adoptan, prácticamente centradas en el aplazamiento o reducción de la renta, es muy limitado en tanto que sólo se aplica a los autónomos y a las pymes y, aún dentro de estas, solo a aquellas que cumplan las siguientes condiciones: que el total de las partidas del activo no supere los 4 millones de euros; que el importe neto de su cifra anual de negocios no supere los 8 millones de euros; y, que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio no sea superior a 50. A la vista de lo anterior, es indiscutible que la inmensa mayoría de contratos celebrados por los operadores logísticos para el desarrollo de su actividad, ya sean de arrendamiento o de otro tipo (concesión administrativa, derecho de superficie, usufructo, etc.), quedan al margen de la regulación legal específica dictada para hacer fren-

te a las consecuencias del COVID-19, lo que obliga a plantearse la cuestión de cuál es la situación de estos contratos ante la grave alteración de circunstancias, y qué clase de medidas cabría adoptar, entre las legal y jurisprudencialmente previstas, para paliar sus nefastas consecuencias.



<https://www.transportexxi.com/relaciones-contractuales-tiempos-covid>

En principio, podría pensarse que bastaría con referirse a la normativa y jurisprudencia españolas para indagar y buscar posibles salidas a toda esa problemática, pero la realidad enseña que esto no sería suficiente pues muchos operadores logísticos disponen también de instalaciones en marcha al servicio de su actividad en distintos países. Y ello sin contar con que, como antes ya hemos dicho, hay otros muchos contratos de ejecución continuada o diferida, como los de suministro, celebrados por españoles en el extranjero que pueden resultar igualmente afectados por la pandemia.

Pues bien, teniendo en cuenta esta posible deslocalización contractual, el análisis de la incidencia del COVID-19 en la modificación y resolución de relaciones contractuales se aborda, tanto desde la perspectiva que ofrece el Derecho español, como desde la que brinda el Derecho de los países de nuestro entorno más próximo (Francia, Italia, Portugal, Alemania e Inglaterra), así como también a partir del Derecho de los Estados Unidos y de la República Popular China, por ser países con los que se mantienen desde España circuitos comerciales muy potentes.

Análisis territorializado que sin duda puede constituir un útil punto de partida para saber efectivamente dónde se está y qué posibilidades reales existen de emprender actuaciones o negociaciones para restablecer el equilibrio contractual o, eventualmente, poner fin al contrato.

Por último, sólo queda añadir que el examen de todo este conjunto normativo y de decisiones judiciales sobre la modificación o resolución de las relaciones contractuales que puede derivarse del COVID-19, se efectúa, más allá de los tecnicismos jurídicos indispensables, con un lenguaje fácilmente comprensible acorde, además, con el propósito de informar o ilustrar más que entrar en disquisiciones doctrinales.

Manuel M. Vicens,
Bufete Vicens-Matas Abogados

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Sin Covid, muchas de las tendencias que ahora vivimos no habrían llegado antes del año 2025

Inteligencia

Se ha puesto de moda anteponer el concepto “nuevo” a todo lo que sea posterior a la crisis. Supongo que son curiosidades del lenguaje. La logística, la gestión de la cadena de suministro, al igual que la sociedad, evoluciona de forma permanente. Lo que pasa es que en los últimos meses lo ha hecho de una manera tan acelerada, por el contexto inédito, que se ha saltado de golpe cinco años en materia de innovación, digitalización y de conceptualización de los servicios. Sin Covid, muchas de las tendencias que ahora vivimos no habrían llegado antes de 2025. El pisotón en el acelerador de la logística predictiva es un ejemplo de ello. Pero también en el nuevo aumento del *ecommerce* que, aunque ya no mantiene crecimientos del 50% como en el confinamiento, sí que ha madurado notablemente, registrando un ascenso ahora del 20% respecto a antes de la pandemia. Quienes no compraban a través de la red, lo han hecho durante estos meses atrás y muchos de ellos mantienen sus hábitos de compra. Son muchas las tendencias que avanzan a toda velocidad. El gran desarrollo del comercio electrónico obliga a las empresas a tener más capilaridad y a aproximarse, mucho más, la mercancía al cliente final. Ya son múltiples las empresas que ofrecen estos servicios. Pero no solo eso, sino que el nuevo *retail*, como muchos ya lo denominan, también se ha visto obligado a cambiar su modelo. La venta física masiva, al menos por el momento, se ve obligada a una contención, y las compañías que antes tenían una capilaridad máxima de tiendas (sin espacio para almacenar en muchos casos, debido al elevado precio del suelo en la ciudad) ahora están reconvirtiendo algunas tiendas en minialmacenes de ciudad, los denominados *hubs* urbanos. *New hubs, new logistics*, que dirían algunos. Los primeros en dar el paso fueron los supermercados y tiendas de alimentación, que con los picos de demanda *online* y la necesidad de garantizar el suministro en plena pandemia encontraron en su red de tiendas una gran alternativa de crear su red de almacenes de ciudad, los denominados *dark stores*. Ahora, el resto del *retail* estudia y aplica este tipo de medidas, combinando todas las opciones posibles. Una tendencia con un gran recorrido en los nuevos modelos de ciudad. Es la hora de aplicar la inteligencia.

presidencia@unologica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

El PE aprueba un paquete de medidas para suprimir las emisiones de los buques en puerto para el año 2030

Si el río suena...

El Acuerdo de París sobre el Clima estableció el camino para que todos los sectores, incluido el transporte marítimo, aunque no estén cubiertos formalmente por el acuerdo, deban contribuir a los esfuerzos de descarbonización. Hace un año dedicamos unos comentarios a los Principios Poseidón, que han demostrado ser algo más que un catálogo de buenas intenciones.

A mediados del año pasado, coincidiendo con su puesta en escena, un grupo de investigadores de la Universidad George Washington y la Universidad de Colorado Boulder publicaron un nuevo estudio que evaluaba la mortalidad prematura asociada con la contaminación causada por el transporte. No era novedoso, pero incidía en otros estudios previos que amparan ahora una decidida política europea sobre emisiones, tanto en mar como en los puertos. El estudio puso de manifiesto que en 2015 las muertes prematuras causadas por la contaminación generada por el transporte superaban las 385.000 en todo el mundo. Un 15% se atribuía a la contaminación producida por los casi 80.000 buques en servicio. El transporte marítimo consume cerca de un 3% de la energía mundial.

Pues bien, como era de esperar, y así se vino anunciando por las diferentes autoridades marítimas internacionales y europeas, el Parlamento Europeo ha aprobado hace unos días un paquete de medidas dirigidas a suprimir las emisiones de los buques en puerto para 2030 obligando a los buques a consumir energía producida desde tierra. Obviamente, la fuente de producción de dicha energía deberá de ser limpia, no trasladando así el problema a la producción y no al consumo.

Los buques se conectarán a la red eléctrica terrestre durante su estancia en puerto, de forma que los motores auxiliares puedan mantenerse apagados. Como se da la circunstancia de que las zonas portuarias suelen estar rodeadas de áreas densamente pobladas, se está hablando de un tema de protección medioambiental y de salud humana. Pero no olvidemos que, también, es un problema energético y de cómo se producirá tal energía necesaria. A mediados de septiembre, la Comisión Europea decidirá si tales medidas se adoptan y es evidente que, tarde o temprano, serán implementadas.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

La presidenta del Adif, **Isabel Pardo de Vera**, ha salido a la palestra para señalar "en un ataque de sinceridad" que el ferrocarril de mercancías es un proyecto fallido. El proceso de liberalización para tratar de poner a este mercado en competencia no ha permitido incrementar la cuota del ferrocarril, sino repartirla entre el operador público y los privados. No sabemos si a Pardo de Vera le gustaría que el mercado siguiese estando en manos de Renfe Mercancías, pero parece olvidar que las empresas ferroviarias privadas tienen que competir con un rival todopoderoso que aún cuenta con determinados "privilegios". Por tanto, es un mercado en el que la competencia real sigue en buena medida condicionada. Además, el principal operador, es decir, Renfe Mercancías, tanto bajo la batuta de **Carmen Rincón** ahora, como en tiempos de **Abelardo Carrillo** y de todos sus antecesores, se encuentra atado de pies y manos a la hora de levantar la voz en contra de ciertos inconvenientes en los que, curiosamente, el Adif tiene mucho que decir. El negocio se encuentra con trabas como las subidas de cánones, cortes de tráfico sin previo aviso, desvíos obligatorios por obras en el trazado que incrementan los costes, eliminación del ancho ibérico en tramos del futuro Corredor Mediterráneo, etc. Todas ellas responsabilidad del Adif. Sumémosle que el Ministerio de Transportes no ha establecido ningún plan específico para impulsar los tráficos de mercancías y el cóctel resulta muy explosivo. Uno de los presidentes de Renfe en tiempos de los Gobiernos de **Mariano Rajoy** confesó a un grupo de empresarios del sector que él lo único que quería de la filial de mercancías es poder desprenderse de ella lo antes posible. Poco más que añadir. **Casius**

TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

En la historia de los pueblos encontramos errores que se repiten de forma constante e inexorable, de ahí la popular frase tan usada: "El pueblo que no conoce su historia está condenado a repetirla"

Erre que erre

Aunque el origen exacto de dicha frase no ha llegado a determinarse, si me atrevo a decir que los líderes del Transporte en nuestro país son los que con mas ahínco y menos sabiduría la han hecho suya. Octubre, año 2000, junio 2008 y julio 2020, ¿qué tienen en común estas tres convocatorias de paro? Las tres coinciden en el tiempo con crisis importantes, derivadas de los carburantes, financiera que desembocó en recesión global, y sanitaria con posiblemente una brecha económica superior a la de la última gran guerra. Las tres reivindicaban, con pequeñas variaciones, siempre lo mismo. Las tres buscan que alguien, papá Estado, les resuelva sus problemas y nunca lo han conseguido.

¿Por qué este sector parece siempre abocado a repetir los mismos errores?

Aprender de los errores parece que es una buena medicina para impedir que vuelvan a repetirse en el futuro, pero que hay en el ADN de estos líderes, que erre que erre les lleva una y otra vez a tropezar en la misma piedra, aún sabiendo la futilidad de sus acciones. Podemos caer en la tentación de pensar que no es el momento idóneo para convocar

estos paros, pero creo que ese no es el debate. La clave está que cuando un sector repite su historia, es que no ha aprovechado las lecciones aprendidas. Es evidente que no sólo es importante conocer la historia, también, y mucho mas importante, es conocer cómo somos por dentro, cuáles son nuestras deficiencias, por qué a lo largo de los últimos años, cuando no estamos en épocas de bonanza económica, nuestra débil posición negociadora, con cargadores e instituciones, se pone de manifiesto.

El sector tiene un problema estructural y de representatividad que debe resolver y para ello tiene dejar de mirarse el ombligo, de buscar siempre culpables y empezar un análisis profundo y detallado de cómo somos, para diseñar las reformas que el sector necesita, no sólo para ser mas competitivo, sino mas representativo y poder así reestablecer los equilibrios adecuados en las negociaciones con todos los *stakeholders*. La famosa nueva normalidad, exige en el transporte nuevos liderazgos, que lleven al sector desde donde están hasta donde nunca han estado y deberían estar.

gonzalosanzfernandez@gmail.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Toda actividad económica conlleva un riesgo que se traduce en la posibilidad de ocasionar daño y recibir reclamación del perjudicado

Seguro

En la actividad del transporte es habitual que nos fijemos en los efectos más inmediatos, que son los daños a las mercancías, de ahí que el operador tiene mucho interés en cubrir las reclamaciones por daños a la carga. La legislación permite, por ello, que se contrate un seguro de daños a la carga que, no siendo técnicamente un seguro de responsabilidad civil, tiene el mismo interés y se considera un seguro de responsabilidad civil limitado a cubrir la carga.

Hoy día, la actividad del operador de transporte no se limita a llevar la mercancía de un punto a otro, muchos se han convertido en operadores logísticos que hacen otras actividades complementarias. Se trata de cubrir la explotación en sentido amplio con la descripción de toda la actividad para cubrir los daños a terceros. El seguro de mercancías aquí ya no es el punto de partida, sino una cobertura más, es básico disponer de un seguro de responsabilidad civil de explotación que cubra los daños a terceros y ampliarlo para cubrir las mercancías. Hay que saber que el seguro de responsabilidad civil de explotación por definición no cubre los daños ocasionados en el mismo objeto sobre el que el profesional asegurado realiza su actividad. Esto quiere decir que no se cubren las mercancías transportadas, ni la maquinaria o grúas de alquiler o cedidas de otras empresas. Se cubre la responsabilidad extracontractual pero no la contractual frente a clientes. Para adaptarse a este tipo de operativa, ofreciendo una cobertura amplia que proteja los riesgos del negocio, hay aseguradoras que disponen de productos específicos para ampliar la cobertura a la responsabilidad civil contractual por daños tanto a la carga como a los equipos de manipulación y transporte.

Se puede añadir, además, la cobertura del seguro profesional por errores cometidos en la operativa. Aquellos que trabajan en la emisión de documentos de transporte, como conocimientos de embarque o cartas de porte, clasificación y etiquetaje, despacho de aduanas, declaraciones ante las autoridades... se exponen a cometer errores en la tramitación de documentos que puede paralizar un transporte, obligar a remover la mercancía, reenvíos, etc. Así, podemos ver el paquete completo que es más que un seguro, es la protección del negocio.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Nunca existirá el tren de mercancías en España porque no es rentable”.

Marcos Basante
Presidente de Astic

“Los transportistas estamos contra las cuerdas: un golpe más y nos vamos a la lona”.

Carlos Marín
Presidente de Fetcam

“Hay que rechazar la idea de que los envases sobran y de que los plásticos son malos porque sí”.

Pere Fullana
Investigador de la ESCI-UPF

“Gijón es y debe ser industria y puerto y el turismo un complemento, no más”.

José Antonio Rodríguez
Exdirector adjunto de 'El Comercio'

“El tren de mercancías ha sido un proyecto fallido”.

Isabel Pardo de Vera
Presidenta del Adif

“No debemos temer a Bilbao, pero sí ponernos las pilas, sobre todo en el aspecto comercial”.

Imanol Mintegui
Dir. gral. de Algeposa Pasaia

“La crisis acelerará la renovación de las flotas, empujados por los criterios de sostenibilidad de las compañías aéreas”.

Javier Arán
Vicepresidente de Foro MadCargo

“Ahorrar costes a costa de la flexibilidad implica la rotura de la cadena logística”.

Íñigo Juantegui
Co-fundador de OnTruck

“Ningún cargador paga más por subirse al tren, por muy ecológico que sea”.

Yolanda Atiénzar
Directora general de Slisa

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Aurelio Martínez**
Pte. A.P. de Valencia

El puerto de Valencia ha reforzado su posición de liderazgo como primer enclave español por conectividad, situándose en el puesto 21 del mundo. El enclave, que ha superado a El Pireo y Bremen, se coloca en el ámbito europeo en cuarta posición por detrás de Róterdam, Amberes y Hamburgo, según el informe Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.



↓ **Isabel Pardo de Vera**
Presidenta del Adif

La presidenta del Adif, Isabel Pardo de Vera, ha lanzado una andanada al proceso de liberalización del mercado ferroviario de mercancías, al que considera un fracaso porque no ha conseguido elevar la cuota de este negocio. Sin embargo, Pardo de Vera debería también hacer autocrítica sobre la contribución del Adif, con sus subidas de cánones, cortes de tráfico o desvíos obligatorios, que vienen penalizando significativamente al sector.



↑ **Gerardo Landaluce**
Pte. A.P. de Algeciras

La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras ha sido elegida ganadora del “Reto Fiware Zone IoT 2020” convocado por la Junta de Andalucía, junto a Telefónica, que consiste en la generación de una plataforma avanzada de gestión ambiental y sostenibilidad en el puerto. Junto a este galardón, el programa “Travesía de la Innovación” ha sido elegido por la Organización de Puertos Europeos (ESPO) como finalista para los Premios ESPO 2020.



↓ **Emmanuel Macron**
Presidente de Francia

Francia mantiene congelado su interés por el corredor ferroviario Zaragoza-Canfranc-Pau, que permanece inactivo en la vertiente gala desde 1970. Un proyecto por el que sí parece apostar el Gobierno español, que va de la mano con los gobiernos regionales de Aragón y Aquitania. El ministro español de Transportes, José Luis Ábalos, ha anunciado que promoverá una reunión entre los cuatro gobiernos para desatacar este proyecto.

AGENDA**GREEN GAS MOBILITY ONLINE EVENT**

Conferencia
22-24 de septiembre de 2020
www.gasnam.es

BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición
29 de septiembre-1 de octubre de 2020
Bremen (Alemania)
www.europe.breakbulk.com

FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE AECOC

Conferencia
29 de septiembre de 2020 - Madrid
www.aecoc.es

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK (BNEW)

Conferencia
6-9 de octubre de 2020
Barcelona
www.bnewbarcelona.com/

CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición
8-10 de octubre de 2020
Alicante
www.cetm.es

TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición
27-29 de octubre de 2020
Lima (Perú)
www.tocevents-americas.com

FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición
20-22 de octubre de 2020
Madrid
www.ifema.es/fruit-attraction

TECH4FLEET

Congreso y Exhibición
11-12 de noviembre de 2020
Madrid
www.ferreiradapia.com/tech4fleet/

FRUIT LOGISTICA

Conferencia y Exhibición
3-5 de febrero de 2021
Berlín (Alemania)
www.tocevents-europe.com

REVISTA DE PRENSA *Internacional***CMA CGM impone recargos en Ciudad del Cabo**

La naviera CMA CGM impone recargos por congestión de emergencia en el puerto de Ciudad del Cabo debido a las interrupciones causadas por el coronavirus, informó a los clientes. Desde el 1 de julio y hasta nuevo aviso, se impone un recargo de 550 dólares por contenedor y reefer de 20 pies y de 1.100 dólares a los de 40 pies. La provincia de Western Cape, que incluye Ciudad del Cabo, es el epicentro del brote de coronavirus de Sudáfrica, y representa aproximadamente la mitad del total. El grupo es-

tatal de carga y logística Transnet, que opera los principales puertos de Sudáfrica, dijo que la terminal de contenedores de Ciudad del Cabo estaba operando al 60 por ciento de su capacidad y la terminal multipropósito al 75 por ciento.

**Cada vez más caros los materiales para baterías**

Los fabricantes de equipos originales y las empresas de la cadena de suministro de automoción muestran una falta de comprensión de la gravedad de la situación para acceder a los metales clave necesarios para la fabricación de las baterías de

vehículos eléctricos (EV), según Scott Williamson, director gerente del explorador de minerales australiano y desarrollador de minas Blackstone Minerals. “No creo que la industria del automóvil entienda lo difícil que es conseguir estos metales”, dijo. “Si el dinero no llega a la minería, no habrá revolución EV”. De los materiales, el litio y el manganeso son los más abundantes y no presentan un problema de abastecimiento. Pero el mayor problema es con el níquel, que es muy difícil de encontrar y cuando se hace, los fabricantes de baterías compiten con el mercado de acero inoxidable de larga duración, que consume el 95 por ciento de todo el níquel.

**El cargo regresa a China**

Después de que Washington y Beijing abandonaran su disputa sobre el número de empresas transportistas y frecuencias permitidas, Delta lideró la carga desde el 21 de junio con el inicio de los servicios desde Seattle a Shanghái, operando dos veces por semana. Los vuelos de Delta se dirigen a Seúl. United, por su parte, fue la primera aerolínea estadounidense que lanzó un vuelo directo para conectar San Francisco con Shanghái el 8 de julio. El transportista está utilizando aviones 777-300ER en la ruta, que se realiza dos veces por semana.

Antes del cierre de los vuelos comerciales de pasajeros entre los dos países, United había sido la mayor aerolínea estadounidense en este mercado, con cinco vuelos diarios entre Shanghái y Chicago, Los Ángeles, Newark y San Francisco y, tras el cierre, continuó volando a China con operaciones solo de carga como uno de los primeros transportistas de pasajeros en adoptar el concepto y expandirlo rápidamente. Desde mediados de mayo, United Airlines también ha cargado mercancías en las cabinas de algunos de sus aviones B777 y B787. El primer vuelo que utilizó la cabina para carga adicional tenía alrededor de dos toneladas de correo en la cubierta superior.

ALONSO LUQUE JIMÉNEZ

CONSEJERO DELEGADO DE TOTAL TERMINAL INTERNATIONAL ALGECIRAS (TTI-A)

“Necesitamos relanzar la competitividad de la terminal para garantizar su ampliación”

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

– **TTI Algeciras cumple diez años de actividad, ¿qué balance hace?**

– La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras y las figuras de Manuel Morón y Gerardo Landaluce fueron los artífices, junto a sus equipos, del desembarco de Corea del Sur en el puerto. Han sido clave. Fuimos pioneros abriendo la primera terminal de contenedores semiautomatizada del sur de Europa y todo el Mediterráneo. En este tiempo únicamente dos proyectos más en el mismo entorno se han sumado a la introducción de automatización. Gracias a lo anterior y al esfuerzo de colaboradores, clientes y empleados, hemos logrado mayor diversificación de navieras y más estabilidad comercial al puerto de Algeciras. Aún nos queda mucho por hacer.

– **Pese a las crisis, el tráfico se ha mantenido regular. ¿Ha sido vital el emplazamiento en el Estrecho?**

– Este proyecto se forjó en 2008 en el seno de una crisis global. Quizás eso nos ha marcado desde el inicio y hemos sabido mantenernos a pesar de los constantes cambios de la logística mundial, la bancarrota/quiebra y pérdida del volumen de nuestro principal accionista y cliente en 2016 y ahora la crisis del Covid-19. Sin duda estamos en un entorno privilegiado para la conectividad de las mercancías por el desvío cero del buque de las principales rutas comerciales y eso, junto a la dotación de infraestructuras y servicios del puerto y la posibilidad de captación de tráficos import-export, ha sido decisivo para que muchos de nuestros clientes hayan establecido una base operativa fuerte en nuestra terminal.

– **¿Cómo fue el tráfico en 2019?**

– Cerramos con 1,4 millones de TEUs tras cuatro años de crecimiento ininterrumpido. Desde 2011, primer año completo de operativa, hemos conseguido duplicar el volumen movido anualmente. A finales de 2019 alcanzamos la cifra de 10 millones de TEUs en acumulado.

– **¿Qué previsiones maneja la compañía de cara a este ejercicio?**

– Esperamos cerrar con un mantenimiento de tráficos. Ya es mucho teniendo en cuenta las fuertes caídas a escala internacional en todos los puertos, debido al Covid-19.

– **¿Cuáles han sido las claves de esta evolución de la instalación?**

– Las facilidades para el transbordo en Algeciras han propiciado un incremento de la conectividad marí-

Alonso Luque Jiménez lleva el timón de Total Terminal

International Algeciras (TTI-A), la primera instalación con patio automatizado abierta en España. En esta entrevista con TRANSPORTE XXI, Luque desgrana su evolución en el puerto de Algeciras y sus desafíos tras 10 años de operación continuada. Su reto es cerrar un acuerdo con los estibadores para que la compañía, propiedad de la surcoreana HMM, sume un inversor y acometa la ampliación de la terminal.

tima y esto ha sido muy beneficioso para atraer carga import-export por la que tanto estamos apostando desde el principio. Al mismo tiempo, esto ha fidelizado y anclado ciertos tráficos al puerto. Por otro lado, la colaboración de todo el personal de la empresa, la estiba, Autoridad Portuaria y los colaboradores que prestan su servicio en nuestras instalaciones ha sido importante.

– **¿Qué supone hoy la carga local?**

– Los TEUs llenos de import-export suponen el 9 por ciento del total de llenos y vacíos que movemos.

– **Un tráfico fidelizado es el reefer.**

– Hasta final de mayo, el reefer se ha incrementado en más de un 14 por ciento y el local está ganando en importancia gracias a las nuevas conexiones con Latinoamérica. El 70 por ciento de estos flujos en Alge-

ciras se mueven a través de nuestra terminal. Como ejemplo, movemos la práctica totalidad de la piña que se importa por Algeciras y que supone un 31 por ciento de toda la que entra en nuestro país. Es una gran responsabilidad.

– **¿Cree que Algeciras está hoy en condiciones de competir de igual a igual por carga local del centro y sur de España con puertos como Sines o Valencia/Barcelona?**

– El puerto natural del sur de España es Algeciras y tratamos de incrementar nuestra cuota con el centro de la Península. Aunque es obvio que la distancia a recorrer por las mercancías en ferrocarril es mayor, nuestra gran conectividad y menores tiempos de tránsito marítimo la compensa.

– **Para ello es clave un buen intermodal. ¿Qué supondrá para TTI-A disponer de un tren competitivo con el centro de España?**

– No cabe duda que una línea ferroviaria de altas prestaciones ayudaría a posicionarnos en el mercado. Es una herramienta comercial muy potente para competir y ampliar nuestro *hinterland*. No se entiende cómo desde las administraciones no se apuesta más por impulsar con el ferrocarril un enclave tan estratégico para el país y Europa como Algeciras. Un competidor para España como es Portugal con Sines, que ya cuenta con un proyecto de ampliación de su actual terminal de contenedores hasta los 4 millones de TEUs y uno futuro de implantar una segunda terminal de 3 millones de TEUs, tendrá en 2023 una conexión ferroviaria totalmente renovada hasta la frontera con España y de ahí a Madrid. Hay una evidente miopía y falta de voluntad política.

– **La Junta de Andalucía ha arrancado el proyecto de ‘puerto seco’ en San Roque, ¿interesante para TTI-A?**

– A corto plazo este proyecto no

entra dentro de nuestras prioridades, pero si vemos una oportunidad de colaborar o participar, desde luego que lo evaluaremos, porque nos parece una iniciativa muy interesante para nuestro puerto.

– **Hablemos de la propiedad. ¿El compromiso de HMM es mantenerse o habrá una venta de acciones a un segundo inversor para acometer la expansión anunciada en la segunda fase de Isla Verde Exterior?**

– HMM es el propietario 100 por ciento de la terminal. Está dando grandes pasos en la consecución de un acuerdo con un potencial inversor para que adquiera una parte importante del accionariado y nos ayude a encarar futuros proyectos. Su culminación dependerá de algunos aspectos, sobre todo de un acuerdo con la estiba. Pero lo más importante es que la consecución de este acuerdo traerá una garantía de futuro tanto para las empresas como para los trabajadores.

– **¿Ya tienen un inversor preferente? ¿Una naviera o un terminalista?**

– Ambas opciones son válidas, aunque el único que puede garantizar un volumen estable es una naviera.

– **Uno de sus retos a corto plazo es poder hacer frente a las exigencias de los megabuques de 24.000 TEUs. ¿Cómo lo van a abordar?**

– El recrecido de las grúas es indispensable. El estado de alarma ha ralentizado el proceso que ya habíamos iniciado para incrementar la altura de cinco de nuestras ocho grúas, pero sin duda lo reactivaremos muy pronto.

– **¿Manejan un calendario definido para que los megabuques de HMM recalen en el puerto de Algeciras?**

– El “HMM Algeciras” y el resto de veinticuatro miles estarán escalando en 2021 si no hay una causa de fuerza mayor que lo impida.

– **TTI-A solicitó al puerto en 2018 las condiciones que debía cumplir para ocupar la Fase B de Isla Verde. ¿En qué fase se encuentra esta petición?**

– El replanteo estaría pendiente de varios puntos: el cierre del acuerdo con el potencial inversor, evaluar el desarrollo actual y futuro del tráfico y el acuerdo con la estiba, entre otros.

– **¿El denominado “muro de la estiba” impide el desarrollo de TTI-A?**

– Al estar cerca de nuestra capacidad máxima, si queremos seguir creciendo necesitamos contar con el apoyo sindical, de otra forma será casi imposible que se hagan realidad los proyectos que tenemos.

PUERTO DE ALGECIRAS

Estamos en un entorno privilegiado para la conectividad

DÉFICIT FERROVIARIO

El ferrocarril es una herramienta para competir. Hay una evidente falta de voluntad política

AMPLIACIÓN TERMINAL

HMM está dando grandes pasos en la consecución de un acuerdo con un potencial inversor

LA ENTREVISTA



– ¿Qué solicitan a los estibadores?

– La competencia está siendo tan feroz que si no somos capaces de llegar a acuerdos que hagan que el producto sea competitivo, no podremos garantizar que haya futuros desarrollos. Teniendo en cuenta que el coste de la estiba es una parte importantísima de nuestros costes operativos, necesitamos un gesto importante que empuje a los proyectos que tenemos en mente.

– ¿Qué fórmulas manejan?

– El V Acuerdo Marco nos debe ayudar a fijar el relanzamiento de la competitividad del sector, que está bajo mínimos. Pero no olvidemos que este acuerdo es solo la base legal, que posteriormente hay que confirmar en los acuerdos locales. Y es aquí donde habrá que incluir las claves para que cada terminal sea capaz de tener las herramientas necesarias para poder competir y desarrollarse. Si esto no se hace así, mantendremos la situación, pero no progresaremos debidamente.

– Maersk avisó que Algeciras tenía que bajar costes unitarios en un 20 por ciento y que si esto no sucedía retiraría un 30 por ciento de carga.

– Cualquier movimiento, por parte de un usuario, tendría serias consecuencias económicas. El tipo de modelo de organización de la estiba que tenemos haría que los costes se incrementaran de forma importante, afectando al resto de socios. No deja de ser un hándicap que hay que solucionar tarde o temprano. Si no tendremos un efecto dominó que

afectaría a todos los usuarios.

– ¿Ha afectado a TTI-A?

– El volumen de Maersk en TTI-A no es, hoy por hoy, significativo y no ha habido cambios importantes en el primer semestre del año.

– ¿Las reformas que ha hecho el Gobierno han mejorado la estiba?

– Se han ido dando pasos muy cortos. En la medida de lo posible nos han ido dando ciertos ahorros económicos mínimos, no suficientes.

– ¿La automatización es la única vía frente a la presión sindical?

– Hoy día se nos plantea como la única opción, no para reducir la presión sindical, sino para tener un producto que nos permita conseguir una suficiente estructura de costes para ser competitivos y que nuestros clientes puedan beneficiarse de ello.

– ¿Tienen planes para afrontar una automatización completa?

– Aumentar el grado de automatización es posible pero no siempre deseable. La automatización funciona gracias al componente humano, que es esencial para realizar toda la operativa con alta productividad.

– ¿Cómo le afecta a TTI-A la competencia directa de Tánger-Med?

– Hasta ahora hemos podido competir gracias a la automatización, la atracción y retención de carga local y el control exhaustivo de los costes operativos. Pero no debemos engañarnos. Es una necesidad imperiosa seguir abogando por una reducción de costes, laborales, de tasas portuarias, que nos permita mantener

El personaje

Vida: Alonso Luque nació en Málaga en 1958.

Obra: Diplomado en Relaciones Laborales, y con formación en Economía, Dirección Financiera y Legislación Portuaria. Trabajó durante 11 años en Banco Atlántico, donde fue Jefe de Riesgos. Del mundo financiero salta al marítimo de la mano de Maersk España, ocupando durante 23 años puestos de responsabilidad en APMT Algeciras. En este periodo destacó por su rol de negociador con los sindicatos de la estiba. En enero de 2009, fue nombrado director general de la Terminal 4 de APMT Buenos Aires, siendo su trabajo merecedor de dos premios internacionales dentro del grupo. En 2012 fue fichado por Hanjin para sustituir como CEO a Fernando González, al frente de TTI-A.

Milagros: Afianzar a la terminal TTI-A, propiedad de la surcoreana Hyundai, como centro de referencia para las operaciones import-export y de tránsito de megabuques en el competitivo Estrecho de Gibraltar.

nuestra capacidad de competir, con márgenes mínimos que debemos cuidar al detalle para atraer y retener tráfico, en beneficio de todos.

– ¿Las ayudas del Gobierno de Marruecos son ‘competencia desleal’

para las terminales de Algeciras?

– Sin duda, Marruecos no compite con las mismas reglas. La automatización nos dio un arma muy potente para reducir costes y abaratar tarifas. Tras 10 años ya no es suficiente. Se necesitan otras herramientas. Los Gobiernos deben apostar por una orilla europea potente, a través de medidas como un estatus fiscal especial para atraer inversión y una conectividad terrestre similar a la que existe en Róterdam.

– En cuanto al abaratamiento de tasas, ¿hay que completar una nueva batería de medidas por parte de Puertos del Estado?

– Totalmente de acuerdo. La pandemia ha sido tan feroz que Puertos del Estado debería legislar pensando en el futuro, para retener y fidelizar a los actuales usuarios de los puertos, tanto navieras, como exportadores-importadores y, por supuesto, a los operadores. Todos son la garantía de que la economía nacional se pueda sostener.

– Por último, ¿van a necesitar los terminales medidas de rescate que permitan flexibilidad con sus actuales periodos concesionales?

– Esperamos que Puertos del Estado y el Gobierno legislen de forma que un sector que se ha mantenido estable y ha seguido produciendo, continúe por esta senda. Con el objetivo de evitar un impacto negativo, necesitamos esos incentivos que nos permitan seguir manteniéndonos en el mercado y compitiendo por atraer nuevos tráficos.



La desaceleración del comercio enfría el crecimiento del sector marítimo-portuario, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI

Las estibadoras podrán elegir si se subrogan el personal al abandonar el 'pool' compartido

Anesco pacta con los sindicatos que esta salida se tramite en 3 meses en el V Acuerdo Marco y retocan la prioridad en la contratación en los CPEs para cumplir con la CNMC

► Las estibadoras podrán elegir si se subrogan el personal al abandonar el 'pool' compartido que conforma un Centro Portuario de Empleo. La patronal Anesco ha pactado con los sindicatos que la salida solo se haga en un plazo limitado a tres meses una vez publicado el V Acuerdo Marco de Estiba para dar cumplimiento a Competencia.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las estibadoras podrán elegir si se subrogan el personal al abandonar el 'pool' compartido que conforma un Centro Portuario de Empleo (CPE). Esta es la principal novedad del pacto en el V Acuerdo Marco entre la patronal Anesco y los sindicatos, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI. El texto ha sido enviado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para que pueda dar su aprobación, salvando las líneas rojas de su informe de mayo. Eso sí, las empresas que decidan salir del CPE tendrán que comunicarlo en un plazo de 30 días y abandonar la sociedad, vendiendo sus acciones al resto de socios, en solo tres meses. El texto remitido asegura un mecanismo voluntario para la subrogación o recolocación, indicando que los artículos 35 y 37 del convenio no serán de aplicación a las empresas socias de un CPE. Es decir, las empresas logran un mecanismo de salida inexistente en el anterior borrador de convenio, aunque es "un plazo restrictivo y que condi-

Respuesta a la CNMC

Comisión Paritaria Sectorial: Se reduce el control de la comisión en la contratación de trabajadores.

Contratación temporal: Se mantiene el 25% como máximo.

Organización del trabajo: Se retoca la prioridad del CPE.

Formación profesional: Se abre la formación a entidades distintas a los CPE en los muelles españoles.

Condiciones de contratación: Se elimina la preferencia para contratar a los grupos I y II.

Subrogación: Voluntaria si se decide abandonar un CPE, pero deberá tramitarse en 3 meses.

Tasa de reposición: Las empresas se comprometen a transformar contratos temporales e indefinidos y favorecer la calidad en el empleo.

ciona el futuro de cualquier empresa a medio plazo", indican fuentes jurídicas consultadas. Estos medios esperan que la CNMC, órgano independiente del Gobierno que preside Cani Fernández desde el pasado 19 de junio, no tenga "cambios de criterio" respecto a lo actuado en los últimos tres años ante su primera 'patata caliente'. Esta limitación temporal ha sido criticada por medios empresariales a este periódico, indicando que "el plazo pone en tensión a cualquiera que quiere irse. Todos sabemos quién tiene el poder en el muelle". Estos medios confirman que "sería sorpresa" que hubiera novedades en la mayoría de puertos donde se han mantenido los 'pools' comparti-



Cani Fernández, presidenta de la CNMC.

dos para la gestión del personal de estiba. No parece que vaya a haber nuevos casos como el de Grupo Alonso en Sagunto. Su terminal InterSagunto aún tiene pendiente

“El plazo pone en tensión a cualquiera que quiera irse”

conocer si la subrogación realizada de personal procedente de la sociedad de estiba hace tres años, acordada en la modificación del IV Acuerdo Marco de Estiba, es acorde al derecho español y comunitario.

El caso sigue en la órbita de Competencia y los tribunales.

Junto al tema de la subrogación, el nuevo borrador del convenio suaviza la problemática de la formación, permitiendo que no solo esté en el ámbito de los CPE, sino que las estibadoras puedan "colaborar libremente con cualesquiera entidades que organice o imparta formación". Por otro lado, el convenio reduce la intervención de la Comisión Paritaria Sectorial en la contratación, aunque mantiene el porcentaje del 75 por ciento de personal fijo en las plantillas y mantiene la prioridad de acudir a por personal al CPE a las estibadoras que sean socias del 'pool', una vez se haya dado ocupación efectiva a su propio personal. El convenio retoca la prioridad en la contratación a través de los CPE, ya que elimina la obligación de contratación indefinida por contratación directa por cada estibadora o mediante el empleo de personal de un CPE. Las estibadoras deben dar primero ocupación efectiva a su propio personal "con antelación a la contratación de personal puesto a disposición de los medios legalmente establecidos", si bien el segundo turno se debe realizar, obligatoriamente, por personal del CPE del que sea socia la estibadora.

Por último, fuentes de Asoport han confirmado a TRANSPORTE XXI que la asociación mantiene el litigio abierto en la Audiencia Nacional contra Anesco y los sindicatos sobre el convenio colectivo. La vista del caso está prevista celebrarla durante el próximo mes de octubre.

sertranin
grupo logístico

Keeping the world moving

www.sertranin.com 96 216 31 61

SU ALMACÉN EN VALENCIA

- Almacenamiento, depósito aduanero (DA / DDA)
- Carga/descarga de contenedores
- Consolidación de mercancía
- Montaje manta térmica /Embatuff
- Trincaje de mercancías en contenedor
- Cross docking
- Transporte de contenedor
- Expedición de palets y cargas completas

AMETRACI

ASOCIACIÓN MEDITERRÁNEA DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES E INTERMODAL

Passeig cantunis 18 - 30 | 08038 Barcelona

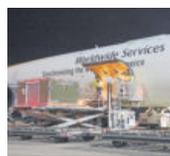
T. 93 442 69 87 | M. 619 00 99 15
F. 93 329 27 66 | email: info@ametraci.org

www.ametraci.org



Oper. Logísticos / 13

TVS Logistics, filial del conglomerado industrial indio TVS Group, gana capacidad para entrar en más operaciones '5PL'



Aéreo / 14

La carga aérea echa de menos ayudas para potenciar el impulso del mercado tras la crisis del Covid-19

Captrain España se posiciona para operar en el Corredor Mediterráneo

Encarga locomotoras para la conexión en UIC con Francia, que ahora solo tracciona Renfe, y en ibérico para el mercado peninsular

EVA MÁRMOL. Barcelona

Captrain España ha dado un paso importante para reforzarse en el mercado peninsular y dar el salto al internacional a través del Corredor Mediterráneo con un pedido de seis locomotoras en ancho ibérico y cinco en estándar o ancho de vía internacional (UIC), las 11 eléctricas.

A partir de septiembre de 2021, la filial de SNCF estará lista para operar por el primer corredor peninsular en ancho de vía internacional que conecta, hasta la fecha, el puerto de Barcelona con Francia y que habrá llegado a Tarragona también en 2021, de cumplirse el plazo previsto. Y lo hará con las novedosas unidades Euro6000, del fabricante valenciano Stadler, que serán construidas ex profeso para circular con las peculiaridades operativas y técnicas que tiene el corredor. Renfe, el único operador hasta la fecha con tracción para transitar por UIC, adaptó máquinas de pasajeros para las mercancías, lo que obliga a doble tracción para transportar un convoy de carga.

Las locomotoras Euro6000 contarán con las certificaciones para circular por la redes ferroviarias española, francesa y luxemburguesa, señala un comunicado de Captrain. Y con



Recreación de la futura Euro6000 Stadler.

estos permisos uno de los clientes de Captrain podría ser la autopista ferroviaria de VIIA, perteneciente también a los ferrocarriles franceses, entre Barcelona (todavía suspendida temporalmente al cierre de esta edición) y Luxemburgo. Además, Captrain no tendrá problemas en pasar por el futuro tramo del Corredor Mediterráneo entre Castellón y Vandellós (Tarragona) que será exclusivamente en ancho internacional.

Tras consolidarse como primer operador de tráfico ferroviario entre España y Portugal, con cerca de 45 circulaciones semanalmente, Captrain mira ahora a Europa: "Las locomotoras de ancho estándar estarán dedicadas a la explotación del Corredor Mediterráneo, desde Barcelona y en el futuro Tarragona y Valencia hasta Perpiñán o hasta otros destinos en Francia y el norte de Europa. También serán utilizadas en otros corredores europeos

Primeras 11 unidades

Captrain ha firmado un contrato con Alpha Trains, empresa de arrendamiento de locomotoras, para el alquiler de hasta 21 unidades de las nuevas Euro6000 Stadler. Ha formalizado el pedido de las primeras 11 e incorporará las 10 restantes en función de la evolución del mercado.

La Euro6000 no es la primera maquinaria novedosa de Captrain. La entonces Comsa Rail Transport ya innovó, en su día, con una unidad diésel y otra mixta (diésel y eléctrica). La Euro6000 tiene la peculiaridad de contar con seis ejes, frente a los más comunes de cuatro en las flotas europeas.

El operador cuenta actualmente con un parque móvil de 40 locomotoras, nueve de ellas son duales.

como el Atlántico y Mar del Norte-Mediterráneo", señalan fuentes de Captrain a TRANSPORTE XXI.

La filial de SNCF no mira solo a Europa, refuerza el mercado peninsular con las seis nuevas unidades Euro6000 en ancho ibérico, también de Stadler. Pueden circular tanto por las mayoritarias líneas electrificadas a 3.000 voltios de corriente continua como en las nuevas que está instalando el Adif de 25.000 voltios de corriente alterna.

La operación "es una importante apuesta por el futuro", señalan fuentes del sector. Una apuesta "muy fuerte que es posible porque cuenta con los accionistas de SNCF con pulmón financiero y clara vocación ferroviaria", añaden. "Ya compete con Renfe en el mercado nacional y ahora lo hará en UIC", señala otra fuente.

Con décadas de experiencia, MSC tiene como objetivo ofrecer un transporte sin interrupciones para el envío de su carga, dando servicio a todo tipo de industrias a nivel mundial. Seguimos expandiendo nuestra red de transporte terrestre, ofreciendo servicios integrados de camiones, trenes y barcas para satisfacer las necesidades de su cadena de suministro.

msc.com/intermodal **MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

EVOLUCIÓN POR TRAMOS DE FACTURACIÓN

Tramo	2018			2017			DIF. 18/17			2014			DIF. 18/14		
	Nº Empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
> 50 millones	23	3.045,00	48,2%	26	3.095,32	49,5%	-3	-50,32	-1,6%	22	2.544,18	44,6%	+1	+500,82	+19,7%
PYME (< 50 mill.)	504	3.276,25	51,8%	509	3.151,81	50,5%	-5	+124,44	+3,9%	525	3.164,71	55,4%	-21	+111,54	+3,5%
49,9 - 10 millones	99	2.112,35	33,4%	95	2.009,28	32,2%	+4	+103,07	+5,1%	92	2.013,11	35,3%	+7	+99,24	+4,9%
9,9 - 2 millones	209	1.007,23	15,9%	208	976,59	15,6%	+1	+30,64	+3,1%	209	974,13	17,1%	+0	+33,10	+3,4%
< 2 millones	196	156,67	2,5%	206	165,94	2,7%	-10	-9,27	-5,6%	224	177,47	3,1%	-28	-20,80	-11,7%
Extinguidas / Inactivas	56	-	-	48	-	-	+8	-	-	36	-	-	+20	-	-
Total	583	6.321,25		583	6.247,14		+0	+74,12	+1,2%	583	5.708,89		+0	+612,36	+10,7%
Empresa tipo (mediana)		3,20			3,11						3,01				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI.

Edición 2020 del Libro Blanco del sector Marítimo-Portuario

La desaceleración del comercio global enfría el crecimiento del sector marítimo-portuario

Las empresas de este negocio cerraron 2018 con unas ventas de 6.321 millones y un avance del 1,2%, más de dos puntos por debajo de la media del transporte en España

La desaceleración global de la economía en 2018, que se tradujo en un crecimiento del tráfico de los puertos españoles del 3,5 por ciento, casi la mitad que un año antes, también tuvo su reflejo en la evolución económico-financiera de la industria marítima y portuaria.

Las empresas de este segmento de actividad cerraron dicho ejercicio con unas ventas de 6.321 millones de euros, lo que supone un avance del 1,2 por ciento, más de dos puntos porcentuales por debajo de la media del conjunto del sector. Con todo, continúa siendo la tercera especialidad más importante del transporte de mercancías en España por cifra de negocio, con un peso del 14,2 por ciento y un crecimiento del 10,7 por ciento desde el año 2014. Así se recoge en la Edición 2020 del Libro Blanco del sector Marítimo-Portuario, publicado recientemente por TRANSPORTE XXI, que ya está a disposición de los lectores y se puede adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com

Mayores ingresos, pero sin mejorar la rentabilidad

El informe también revela que la 'empresa tipo', identificada a través de los cálculos de la mediana de las 583 empresas de la muestra, ingresa 3,2 millones de euros, con un avance del 2,9 por ciento en 2018. Además, al igual que ocurre en el resto del sector, se repite una constante: mayores ingresos, pero sin que por ello mejoraran sus márgenes de rentabilidad.

Las pequeñas y medianas empresas (pymes) registraron un crecimiento

TOP 40 SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO ESPAÑA 2018

Rk	Empresa	2018	2017	2014	%18/17	%18/14
1	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	348,19	329,05	248,63	+6%	+40%
2	Compañía Trasmediterránea SA	s/d	333,21	319,92	-	-
3	APM Terminals Algeciras SA	221,39	229,72	208,06	-4%	+6%
4	CSP Iberian Valencia Terminal SA	187,38	167,01	142,23	+12%	+32%
5	Naviera Armas SA	186,01	167,73	134,92	+11%	+38%
6	Med. Shipping Comp. España SL	174,58	171,12	153,29	+2%	+14%
7	Fred Olsen SA	164,29	152,95	112,59	+7%	+46%
8	Boluda Lines SA	140,09	s/d	s/d	-	-
9	Bergé Marítima SL	131,40	135,78	105,37	-3%	+25%
10	Empresa Naviera Elcano SA	130,09	118,03	89,75	+10%	+45%
11	Marítima del Mediterráneo SA	108,01	101,24	108,88	+7%	-1%
12	Ership SA	94,20	92,39	81,47	+2%	+16%
13	Terminal Catalunya SA	s/d	s/d	83,61	-	-
14	Med. Shipping Comp. Terminal Valencia SA	89,73	100,70	109,00	-11%	-18%
15	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	83,44	64,16	47,78	+30%	+75%
16	Pérez Torres Marítima SL	82,31	80,67	42,85	+2%	+92%
17	APM Terminals Barcelona SL	79,90	91,56	61,43	-13%	+30%
18	Flota Suardíaz SL	77,86	79,59	82,58	-2%	-6%
19	TCV Stevedoring Company SA	s/d	76,16	62,94	-	-
20	Total Terminal International Algeciras SA	70,83	68,78	59,61	+3%	+19%
21	E. Erhardt y Compañía SA	64,64	60,49	100,73	+7%	-36%
22	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	57,93	53,36	0	+9%	-
23	Arkas Spain SA	50,02	46,40	54,52	+8%	-8%
24	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	48,88	68,03	9,24	-28%	+429%
25	Bolloré Transport Logistics Spain SA	48,68	50,06	21,67	-3%	+125%
26	Boluda Towage and Salvage SL	48,47	46,87	41,84	+3%	+16%
27	Marguisa Shipping Lines SL	48,04	50,23	60,28	-4%	-20%
28	Terminales Portuarias SL	46,06	48,24	34,28	-5%	+34%
29	WEC Lines España SL	40,54	39,23	48,87	+3%	-17%
30	Operaciones Portuarias Canarias SA	40,50	48,58	44,89	-17%	-10%
31	A. Pérez y Cía SL	39,62	34,58	41,93	+15%	-5%
32	Valencia Terminal Europa SA	s/d	34,74	20,51	-	-
33	Hamilton y Compañía SA	34,53	35,26	13,66	-2%	+153%
34	Bergé Marítima Bilbao SL	33,71	33,49	38,32	+1%	-12%
35	Kaleido Logistics SL	33,54	38,29	35,59	-12%	-6%
36	Galigrain SA	33,35	34,64	28,61	-4%	+17%
37	Remolcadores Boluda SAU	32,58	35,03	35,78	-7%	-9%
38	Consignaciones Toro y Betolaza SA	32,20	31,38	30,90	+3%	+4%
39	Servicios Auxiliares de Puertos SA	32,07	30,75	29,29	+4%	+9%
40	J. Ronco y Compañía SL	31,23	27,71	18,99	+13%	+64%

Datos en millones de euros. Elaboración: TXXI.

del 3,9 por ciento en ventas agregadas, pero la facturación media por empresa (6,4 millones de euros) apenas avanzó un 2,9 por ciento. Sin embargo, las grandes perdieron un

1,6 por ciento en la cifra agregada, pero en la media de facturación por empresa (132,4 millones) aumentó un 11,3 por ciento. Por actividades, navieras, consigna-

tarias y terminalistas se reparten el negocio de forma bastante equilibrada, mientras los remolcadores son el grupo más pequeño.

Las empresas navieras fueron las que obtuvieron una mayor progresión en sus ventas, canalizando unos ingresos de 2.010 millones, con un aumento del 5,3 por ciento. El sector naviero supone el 21,8 por ciento de las ventas del negocio.

La 'empresa tipo' factura en España 3,2 millones de euros

Por su parte, las agencias consignatarias, que mantienen una mayor atomización, tuvieron un descenso en sus ventas del 3,3 por ciento, situando sus ingresos en 1.932 millones, dentro de escenario de fluctuación en el precio de los fletes marítimos y una reducción de los precios del transporte terrestre.

En tercer lugar, destaca el comportamiento positivo del negocio de compañías de remolque de buques, con un crecimiento de las ventas del 4,1 por ciento y un volumen de negocio agrupado de 498 millones de euros.

Por último, las estibadoras obtuvieron una estabilidad de las ventas en 2018, con un crecimiento del 1,1 por ciento, y una facturación conjunta de 1.879 millones, una cifra que supone el 29,7 por ciento del conjunto del negocio.

El Libro Blanco también muestra la concentración del negocio. Las empresas con unas ventas de más de 50 millones, un total de 23, es decir, el 4 por ciento de la muestra, controlan el 48,2 por ciento del negocio marítimo-portuario en España.

OPERADORES LOGÍSTICOS

TVS Logistics aumenta su capacidad para entrar en más operaciones '5PL'

La compañía, que pasa de unas instalaciones de 1.800 m² a 2.650 m², multiplica por dos su volumen de negocio en tres años

EVA MÁRMOL. Barcelona

TVS Logistics Iberia ha estrenado nueva plataforma para ganar capacidad. El operador logístico, filial del conglomerado industrial indio TVS Group, ha pasado de una nave de 1.800 metros cuadrados en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona a unas instalaciones de 2.650 metros cuadrados en Gavà (Barcelona). La compañía crece en capacidad "sobre todo para dar servicios *outsourcing* de contratos 5PL", señalan fuentes de TVS. Comenzó este tipo de operaciones, que supone la gestión de la cadena completa, incluidos los proveedores, para el sector de las motocicletas en 2019. "Teníamos avanzadas negociaciones para más operaciones en el mismo sector y el de bicicletas eléctricas", que quedaron en cuarentena por la pandemia. Además, ha trasladado las oficinas que tenía en la ZAL a unas instalaciones de Nadal Forwarding, que comparte mismo propietario.

En las primeras semanas del estado de alarma, "nuestros clientes estuvieron al 25 por ciento de actividad". En la segunda quincena de junio, "ya hemos recuperado entre el 70 y el 75 por ciento". No todo ha sido negativo ya que, a raíz del cie-



Las nuevas instalaciones son también depósito aduanero.

TVS LOGISTICS IBERIA SL						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	18,16	13,45	+35%	8,70	8,17	5,89
Ebitda	0,91	0,50	+81%	0,57	0,43	0,25
Resultado del ejercicio	0,46	0,27	+71%	0,27	0,23	0,11
Total activo	7,48	6,93	+8%	4,12	3,26	3,07
Patrimonio neto	1,77	1,31	+35%	1,04	0,70	0,47

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

re comercial e industrial, TVS comenzó a acompañar a dos clientes que ya tenía, uno industrial y otro del retail, a entrar en el *ecommerce*, tanto B2B como B2C, "que no se habían planteado antes tener

este canal de comercialización". TVS ha multiplicado por dos sus ventas en tres años, de los 8,70 millones de euros en 2016 a los 18,16 millones en 2018, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

CARRETERA

Astic, Fenadismer y CETM 'aplauden' la aprobación del Paquete de Movilidad

ALFREDO ESCOLAR. Bruselas

El Paquete de Movilidad ha logrado superar su último escollo. El pasado 8 de julio, el Parlamento Europeo, después de tres años de negociaciones, dio luz verde a la nueva legislación de transporte por carretera, tras tumbar las enmiendas presentadas por algunos países, principalmente del Este. "Tras tantas idas y venidas de la normativa, apoyamos esta solución. Algunos aspectos gustarán a unos más que a otros, pero desde ahora las empresas tomarán sus decisiones con la certidumbre de la seguridad jurídica que esta aprobación aporta", aseguró Ramón Valdivia, director general de Astic. Según la patronal, "la aprobación de estas medidas constituirá un nuevo marco para la realización de un transporte internacional en Europa más equilibrado y menos perjudicial para los operadores españoles, eliminando la proliferación de normas nacionales distintas y cargadas de burocracia que estaban poniendo trabas al desarrollo del transporte internacional". Fenadismer también aplaude la nueva legislación. Su presidente, Julio Villaescusa, al frente igualmente de la europea UETR, señaló que es "un paso significativo hacia un sector justo y competitivo". Por su parte, CETM espera que el Paquete de Movilidad "dé solución a las necesidades del sector y sirva para poner fin a las prácticas irregulares".





MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com

Puerto de Gijón
Puerto de Avilés
Tel.: (+34) 985 562 565
info@marprin.com

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS



AÉREO

La carga aérea echa de menos ayudas para potenciar su impulso tras la crisis

El sector urge medidas para garantizar el futuro de aerolíneas, compañías de *handling* y de las empresas transitarias nacionales

► La carga aérea echa de menos ayudas para potenciar el impulso del mercado tras la crisis sanitaria. El sector urge medidas a la Administración que permitan garantizar el futuro tanto de las compañías aéreas y de *handling* como de las empresas que constituyen el tejido nacional del negocio transitario en nuestro país.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La industria de la carga aérea precisa de ayudas tras la reciente crisis sanitaria. El sector reclama que la Administración adopte medidas para garantizar el futuro de las aerolíneas y compañías de *handling* y ponga a salvo el tejido nacional de empresas transitarias. Así se puso de manifiesto en una rueda de prensa *online* con motivo del cierre de la campaña 'Carga Aérea Ayuda', una iniciativa en la que han participado Foro MadCargo, Air Cargo Club, UNO Logística, AECL, Aeutransmer, ALA, Feteia-Oltra, Aeca, Aseata, BCL, CEIM, Consejo General de Agentes de Aduanas e IATA, junto a la ONG Mano a Mano.

"Es fundamental que tengamos conciencia de que si no arrancan de nuevo las compañías aéreas, muchos sectores, como el transporte de carga aérea, tampoco van a avanzar", advirtió Jaume Adrover (BCL). "Si las aerolíneas vuelven a avanzar, la carga aérea volverá a tomar impulso", apuntó, si bien "estamos asistiendo a un viacrucis actualmente y el invierno es muy largo, por lo que lo poco que puedan recuperar las compañías en verano



La mesa de coordinación de la carga aérea en España se estrenará en septiembre.

se va a quedar corto". Por eso, reclamó ayudas y recordó que "en otros países de Europa se están dando pasos mucho más valientes".

"En otros países se están dando pasos mucho más valientes"

A su vez, Javier Arán, vicepresidente de Foro MadCargo, reclamó también ayudas para el sector transitario. "El sector está muy atomizado y las empresas españolas lo están pasando muy mal, por lo que quiero reivindicar que tenemos que salvar el tejido nacional", apuntó. "Necesitamos liquidez y que nos

ayuden a sobrevivir", matizó Martín Fernández, de la patronal transitaria Feteia. A su vez, Ricardo Bagen (Air Cargo Club) se refirió a las compañías del sector del *handling*, al que "tenemos una oportunidad estratégica de apoyarlo porque van a necesitar ayudas".

La preocupación por la necesaria recuperación de las aerolíneas es común entre la industria de la carga aérea, porque "para el futuro del aeropuerto de Madrid-Barajas, por ejemplo, no es lo mismo una Iberia que reduzca tráficos o retire aviones de largo recorrido, como se está anunciando". Además, "no sabemos lo que va a pasar con la fusión de Iberia con Air Europa, es decir, hay muchos interrogantes locales encima de la mesa", admitió Arán a preguntas de TRANSPORTE XXI.

CARRETERA

SJL se reestructura en la Península para impulsar su expansión en el norte de África

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

El grupo San José-López (SJL), propiedad del fondo de inversión sudafricano Ninety One (anteriormente Investec Asset Management), ha cerrado las delegaciones de Madrid y Barcelona. Una decisión que se enmarca dentro de la reestructuración de las operaciones internacionales y la racionalización de recursos con el objetivo de mejorar el resultado operativo. "Lo que se ha buscado es centralizar la operación", señalaron a TRANSPORTE XXI fuentes próximas al grupo SJL.

En el caso de Madrid, se trataba de una oficina que se mantenía desde los años ochenta y que se centraba exclusivamente en la subcontratación, mientras que en Barcelona la compañía sí había realizado una fuerte apuesta para tener más presencia y ganar peso en el mercado catalán. La reestructuración llevada a cabo por SJL, añadieron las mismas fuentes, también implica la centralización del negocio de subcontratación en Oiartzun (Guipúzcoa), con la idea de seguir creciendo.

De hecho, los mismos interlocutores insistieron en que el cierre de las oficinas de Madrid y Barcelona no significa un repliegue de la empresa. "El propietario de SJL es un inversor y ya ha confirmado su compromiso de invertir en la empresa; estamos en un momento de inflexión, pero con nuevos proyectos. No abandonamos el plan de liderar el transporte con Marruecos y también desarrollaremos Túnez, pero la base principal es Tánger", destacaron. El futuro inmediato de SJL, en este sentido, es el desarrollo de la logística en el norte de África, principal eje de expansión del grupo de transporte internacional por carretera en los últimos años.

MARÍTIMO

Las autoridades portuarias empiezan a tributar por Impuesto sobre Sociedades con deducción por inversión

El Gobierno ha modificado la Ley de Impuestos sobre Sociedades, vía Real Decreto-ley, publicado el pasado 8 de julio, para que las autoridades portuarias empiecen a tributar desde el pasado 1 de enero de 2020 en su régimen general. Pese a la modificación, las entidades de derecho público Puertos del Estado, las respectivas de las comunidades autónomas, así como las autoridades portuarias, seguirán estando parcialmente exentas, ya que se han aprobado una serie de deducciones por inversiones realizadas en la modificación de la legislación. En concreto, las autoridades portuarias podrán deducir de la cuota íntegra las inversiones y gastos relacionados con la infraestructura y los servicios de control del tráfico marítimo, aquellos destinados a la mejora de la seguridad, los accesos viarios y ferroviarios, los accesos marítimos y dragados, así como todo lo relacionado con protección, seguridad, aduanas, vigilancia contra la contaminación, defensa nacional y construcción y mejora de los puertos.



**ESPECIALISTAS EN GRÚAS
SISTEMAS DE ELEVACIÓN
Y TRANSPORTE**

- Digitalización de activos industriales
- Sensorización y monitorización
- Adaptación de grúas. Asistencia técnica, reparaciones
- Transformación y rescate de grúas portuarias
- Escaneo láser para reparaciones y reingeniería
- Mantenimiento preventivo
- Inspección estructural de grúas, puertos y astilleros

www.zeuko.com
Parque Tecnológico Zamudio
Edificio 207 / B 48170 Zamudio (Vizcaya)
94 420 93 57 - zeuko@zeuko.com

POLÍTICA

El gas natural licuado cumple las expectativas en el modo marítimo

IÑAKI EGUIA. Madrid

“El desarrollo del gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo está cumpliendo con las expectativas”. Así lo aseguró Fernando Impuesto, director general de Enagás Emprende y coordinador de las iniciativas europeas CORE LNGas hive y LNGhive 2, durante un *webinar* para presentar la actualización y las novedades de la herramienta Simlog de cadenas logísticas para *bunkering* de GNL.

Las iniciativas de CORE LNGas hive y LNGhive 2, lideradas por Puertos del Estado y coordinadas por Enagás para adaptar la red de infraestructuras portuarias a los servicios de recarga y de suministro de GNL en España, “acumularán unas inversiones que rondarán los 300 millones de euros en el período entre 2014 y 2022”, según reveló Impuesto.

El avance del GNL en el modo marítimo se refleja en que su demanda se ha multiplicado en los últimos años.

El consumo de 2.119 metros cúbicos en 2017 creció a los 4.166 metros cúbicos al siguiente ejercicio para dar el salto a los 83.808 metros cúbicos en 2019. Durante el primer semestre de este año, a pesar de la crisis generada por la pandemia, se han alcanzado los 62.837 metros cúbicos.

La inversión en GNL rondará 300 millones de euros

Las operaciones de *bunkering* han crecido de las 60 realizadas en 2018, a las 199 el pasado año y las 297 registradas en el primer semestre de este año.

El desarrollo de gas natural licuado en el transporte marítimo en España ha logrado que el pasado año se evitasen un total de 50.869 toneladas de CO₂, un volumen similar a la circulación de cerca de 25.000 vehículos. La mejora medioambiental supone un paso de gigante sobre las 2.436 toneladas evitadas en 2018. Durante el primer semestre de este año la reducción alcanza las 29.183 toneladas de CO₂.

La iniciativa CORE LNGas hive ha adaptado todas las terminales de GNL en España al servicio de *bunkering*. Además, ha puesto en marcha el primer remolcador a dual-fuel LNG en España, “Ibaizabal

Quince”, en el puerto de Bilbao, el buque de suministros multiproducto “Oizmendi” y un barco de *bunkering* LNG-ready, entre sus cerca de 40 proyectos desarrollados.



Imagen del remolcador dual-fuel LNG “Ibaizabal Quince” en el puerto de Bilbao.

EVERGREEN GROUP

Navigating Waves and the Web

EVERGREEN

GREEN **i-B/L Dispatch** **Shipment Link**

Evergreen Line's smart online tools give you command of streamlined global shipping like never before. From cargo tracking and electronic transfer of documentation to instant quotes and booking of secured space, our all-in-one service is your answer to navigating the complex channels of global trade.

Smarter & Easier

Dedicated to Enriching Your Life
EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com



El sector logístico y de transporte en Cataluña reduce hasta un 50% sus ingresos durante el estado de alarma sanitaria

Furgo Trayler apuesta por un transporte más sostenible renovando flota con unidades GNL

La empresa, especializada en carga completa urgente, hiberna la inversión prevista a la espera de la evolución de la situación actual, tras la incorporación de 12 vehículos 'verdes'

EVA MÁRMOL. Tarragona

Furgo Trayler, empresa de carga completa especializada en transporte urgente, ha apostado por un transporte más sostenible ambientalmente, que se ha traducido en incorporar 12 vehículos alimentados por gas natural licuado (GNL) a su flota en los últimos dos años. La compañía, entre los principales operadores catalanes de transporte por carretera en volumen de negocio, preveía seguir renovando en flota más sostenible destinando una partida de 1,8 millones de euros durante este año. Una inversión que "hemos dejado en *stand by* a la expectativa de la evolución del mercado", señala Joan Monzón, director general de Furgo Trayler, empresa familiar a cuyo frente está la segunda generación.

Si mantendrá la formación de sus trabajadores para una conducción más eficiente y las mejoras aerodinámicas previstas en los vehículos para el ahorro de combustible. La apuesta por la sostenibilidad también pasa por la intermodalidad, "que ofrecemos si nuestros clientes nos lo piden".

Furgo Trayler hace exclusivamente carga completa y está especializada en transporte urgente, tanto tráficos nacionales como internacionales. Sus principales clientes son grandes operadores de transporte como DB Schenker, Rhenus o FedEx, además de trabajar para cargadores directamente. Hace todo tipo de mercancía, incluida perecedera y ADR.



Cuenta con una flota de 400 semirremolques y 210 cabezas tractoras.

FURGO TRAYLER SL						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	37,29	34,40	+8%	28,77	27,47	24,45
Ebitda	3,16	3,30	-4%	3,09	2,55	2,07
Resultado del ejercicio	-0,03	0,13	-125%	0,54	0,53	0,38
Total activo	17,27	18,73	-8%	15,81	13,13	9,85
Patrimonio neto	2,07	2,16	-4%	2,03	1,51	0,98

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El volumen de operaciones "llegó a caer más del 50 por ciento en los días de actividades esenciales" durante el estado de alarma. La recuperación "está siendo lenta, pero esperamos quedarnos al 10 por ciento de la actividad normal en julio". De no haber un rebrote con la misma virulencia, "tendremos

una crisis de impacto fuerte, pero corto", añade el empresario.

La compañía ha registrado un crecimiento de su volumen de negocio de casi el 30 por ciento en los tres últimos años, de los 28,77 millones de euros facturados en 2016 a los 37,29 millones de 2018, de acuerdo con el Libro Blanco del sector de

300 viajes al día

La compañía cuenta con una flota de 400 semirremolques y 210 cabezas tractoras. Entre la misma, seis *megatrailers*. En los últimos ocho años, ha crecido a un ritmo de entre el 8 y el 10 por ciento de flota anualmente. Dispone de una plantilla de 240 conductores.

Registra una actividad media de 300 viajes diariamente. Cubre alrededor del 70 por ciento de las operaciones con flota propia y el resto subcontratada.

Realiza tanto transporte nacional como internacional, aportando una cuota similar al volumen de negocio. Francia, Alemania, Benelux e Italia son sus principales mercados internacionales.

Realiza todo tipo de transporte, la última diversificación fue entrar en perecederos.

TRANSPORTE XXI. El año pasado cerró con unas ventas de unos 40 millones de euros, según el propio operador. La estrategia para seguir creciendo en el futuro pasa por "mantener nuestra apuesta por el transporte sostenible y un servicio de calidad, que era la misma que teníamos antes del covid-19 y que no variamos".

Furgo Trayler tiene la sede central en el municipio de Bellvei (Tarragona) y una base en Castellbisbal (Barcelona). Los orígenes de la compañía se remontan a mediados de los años 70. El fundador, Rafael Monzón, empezó haciendo transporte local de reparto de bollería.



Nuevo escáner del puerto de Barcelona con tecnología no intrusiva

El puerto de Barcelona ha puesto en marcha un nuevo escáner para contenedores que incorpora las últimas tecnologías de inspección no intrusiva. Ello permite agilizar las operativas de exportación e importación que son inspeccionadas. Es novedoso en el sistema portuario español por su potencia de escaneo, tecnología y conectividad. Se trata de una unidad móvil equipada con un sistema de rayos X montado en un brazo extensible capaz de inspeccionar contenedores sobre camiones y otro tipo de vehículos de hasta 3,6 metros de anchura y 5 metros de altura y sin límite de longitud. La nueva unidad también puede ser operada en remoto y compartir de forma simultánea las imágenes escaneadas.



Aéreo / 19

Los aviones cargueros que han aterrizado en Barcelona volverán a operar regularmente desde sus *hubs* europeos

APMT Barcelona culmina certificados OEA

APM Terminals Barcelona obtiene la certificación de Operador Económico Autorizado (OEA) en la modalidad de trámites aduaneros, completando así todas las existentes

Dupessey crece como operador logístico en el mercado peninsular

Capta flujos de importación que ayudan a equilibrar los más numerosos de exportación

► Dupessey crece como operador logístico en España. En apenas dos años desde que el grupo francés creó Dupessey Logística Ibérica, estas labores han pasado de ser complementarias a su nicho, el transporte por carretera, a la situación inversa, contratos logísticos aportan operaciones de transporte a la filial dedicada a esta actividad.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Grupo Dupessey crece como operador logístico en el mercado peninsular a través de la filial Dupessey Logística Ibérica, que constituyó a mediados de 2018. El grupo francés está presente en España desde hace más de una década con Dupessey Ibérica, dedicada al transporte por carretera.

En apenas dos años, “las labores logísticas han pasado de ser una actividad complementaria para nuestros clientes de transporte a contar con una cartera de contratos exclusivamente para operaciones logísticas”, señala Marc Belda, director de ambas filiales, a

TRANSPORTE XXI. Es más, “clientes de Dupessey Logística nos están generando operaciones de transporte”. El operador cuenta con una plataforma multicliente de 3.000 metros cuadrados de superficie en Pallejà (Barcelona). “Estamos siguiendo los pasos del grupo”, que también crece en actividad logística, contando con más de 100.000 metros cuadrados de plataformas en Francia.

En cuanto al transporte por carretera, Dupessey Ibérica estrenó el año con nuevos clientes de carga completa de tráfico de importación procedentes de Francia. Son unos contratos que “aportan importantes volúmenes que equilibran más los flujos” de entrada respecto a los más habitualmente numerosos de exportación, evitando retornos en vacío.

Estos nuevos contratos han roto la paridad entre las operaciones de grupaje y de carga completa, que finalizaron el pasado ejercicio con un peso aproximado del 50 por ciento en cada actividad. Actualmente, la carga completa tiene una cuota del 65 por ciento.



El grupo francés está presente en España desde hace más de una década.

DUPESEY IBÉRICA SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	11,63	9,16	+27%	8,46	8,34	7,87
Ebitda	0,10	0,05	+84%	0,07	0,09	0,04
Resultado del ejercicio	0,05	0,04	+21%	0,04	0,05	0,02
Total activo	2,66	2,40	+11%	2,15	2,40	1,95
Patrimonio neto	0,28	0,23	+22%	0,19	0,15	0,10

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Dupessey Ibérica, especializada en transporte internacional, ha consolidado los tráficos intrapeninsulares, entre Madrid y Oporto, unos flujos que empezó a desarrollar en 2019. “De aportar el 5 por ciento a nuestra facturación el año pasado, esperamos que llegue al 15 por ciento en 2020”.

En cuanto al impacto generado por

la crisis, “ha sido menor del que esperábamos”. Y ello debido a “tener una cartera muy diversificada y con poco peso en automoción”. Más clientes tiene de la construcción, un sector que también ha resultado afectado, pero “hemos compensado con otros en los que, incluso, crecimos como embalaje, material higiénico y limpieza”.

CARRETERA

El transporte en las vías catalanas crece el 8,2%, hasta marzo, frente al estancamiento de 2019

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte de mercancías por carretera en Cataluña, primera comunidad autónoma en esta actividad, creció el 8,2 por ciento en el primer trimestre de este año en relación con el mismo periodo de 2019, de acuerdo con las últimas estadísticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta evolución incluye únicamente los 15 primeros días del estado de alarma provocado por la pandemia. Y es una evolución que contrasta con el estancamiento que registró el transporte de mercancías en las carreteras catalanas el año pasado. Los vehículos pesados de servicio público transportaron un total de 73,51 millones de toneladas de mer-

cancías con origen o destino en Cataluña, hasta marzo, frente a los 67,96 millones de toneladas del acumulado en el ejercicio precedente.

Por tipo de flujos, el transporte intrarregional, el más numeroso, saldó el trimestre con un volumen de 50,88 millones de toneladas y un avance del 9,42 por ciento. El interregional es el que registró una mejor evolución con un incremento de dos dígitos, el 15,28 por ciento más, hasta los 18,56 millones de toneladas. La otra cara de la mone-

El transporte internacional, el único que retrocedió durante el periodo

da, el transporte internacional al tener una caída del 24,09 por ciento, quedándose en los 4,06 millones de toneladas.

Los vehículos pesados transportaron un total de 272,63 millones de toneladas de mercancías con origen o destino en Cataluña el año pasado, el 0,7 por ciento menos que en 2018. El estancamiento de la actividad se debió al comportamiento de los flujos intrarregionales, que sumaron 183,52 millones de toneladas y un descenso del 3,3 por ciento en relación a 2018. Dentro de estos volúmenes, los intramunicipales acusaron un retroceso del 18,3 por ciento, mientras que los intermunicipales bajaron solo el 0,4 por ciento, según ya publicó TRANSPORTE XXI en una anterior edición.



www.coscospain.com

Barcelona Air Cargo / Flash

LAS INTEGRADORAS PASAN A LIDERAR EL TRANSPORTE DE CARGA EN EL PRAT

Las integradoras UPS y European Air Transport (DHL) han pasado a liderar el transporte de mercancías en el aeropuerto de Barcelona relevando a Qatar Airways y Emirates. Un relevo fruto de la supresión de los vuelos de pasajeros y, por lo tanto, de oferta en bodega para las mercancías por el cierre de fronteras en primavera. Qatar finalizó el pasado año liderando el ranking, seguida por Emirates. Y ambas mantuvieron los mismos puestos en los primeros meses de 2020. Las dos integradoras ya registraron claramente más actividad que las aerolíneas árabes el pasado mes de abril. Y han dado el *sorpasso* en mayo. UPS sumó 6.426 toneladas acumuladas en los primeros cinco meses del año, el 7,5 por ciento menos que en el mismo periodo de 2019, de acuerdo con las estadísticas de Aena. European Air Transport ha sido segunda con 6.390 toneladas y un retroceso del 9,6 por ciento. Tanto Qatar Airways, que ha bajado a la tercera posición, como Emirates, cuarta, registraron descensos superiores al 30 por ciento. Hay que retroceder cinco años atrás para que UPS ocupara el primer puesto en transporte de mercancías en la instalación catalana, que en los últimos años ha estado liderada por las aerolíneas del Golfo. Está por ver si las integradoras consolidan el liderazgo o es temporal a medida que se recuperan las conexiones de pasajeros.

ATEIA REANUDA LAS ACCIONES FORMATIVAS

Ateia-Oltra Barcelona ha reanudado las acciones formativas con los cursos de reciclaje para el transporte de mercancías peligrosas reconocidos por IATA. Son tres acciones formativas, la primera comenzó a finales de junio, tras



Nueva conexión de corto radio. Volotea, aerolínea especializada en rutas de corta distancia, ha comenzado a volar por primera vez desde el aeropuerto de El Prat con una conexión con Nantes (Francia) que abrió en julio. La periodicidad es de dos frecuencias semanales. A partir del 4 de septiembre, ha anunciado una segunda ruta con Francia que enlazará el aeropuerto de la capital catalana con Estrasburgo.

decaer el estado de alarma, y las otras dos se desarrollan durante este mes de julio. Los cursos van dirigidos a profesionales implicados en la preparación,



manipulación y/o transporte de mercancías peligrosas que previamente han completado el curso de capacitación. Las acciones formativas tienen una duración de 15 horas lectivas. Se tratan de cursos que actualizan los conocimientos para mantener la capacitación en mercancías peligrosas según las resoluciones de IATA. La formación es una de las principales actividades de la asociación transitaria.

LA RED DE AENA SUFRE MÁS LA PÉRDIDA DE TRÁFICOS QUE EUROPA

El aeropuerto de Barcelona y el conjunto de aeropuertos españoles están sufriendo más la crisis en el negocio del cargo que la media de los aeropuertos europeos si se comparan los datos de Aena, que son en toneladas, con los de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, en sus siglas en inglés), medidos en toneladas por kilómetro transportadas. El

Prat registró una caída de la actividad del 55,9 por ciento en mayo, hasta las 6.444 toneladas, en comparación con el mismo mes de 2019. Los aeropuertos europeos tuvieron un retroceso del 29,5 por ciento y la bajada fue del 20,3 por ciento en la media del conjunto del mundo el mismo mes, de acuerdo con las últimas estadísticas de IATA. Se mantuvo esta tendencia en el acumulado en los cinco primeros meses del año al registrar El Prat un descenso del 30,7 por ciento, frente a la bajada del 18,7 por

ciento de los aeropuertos europeos y del 13,8 por ciento del total mundial. La red de Aena saldó mayo con un descenso del 47,3 por ciento y del 25 por ciento el acumulado en los primeros cinco meses del año. El sector de la carga aérea en España como en el resto del mundo tuvo que lidiar con una baja oferta por la supresión de los aviones de pasajeros. Según IATA, la oferta global, medida en toneladas por kilómetro disponibles, disminuyó un 34,7 por ciento en mayo, en comparación con el mismo mes de 2019. Por tipo de avión, la capacidad en los vuelos internacionales

de pasajeros retrocedió un 66,4 por ciento, mientras que aumentó un 25,2 por ciento la de cargueros.

OBSERVATORIO DE LA CARGA AÉREA

Aviación Civil estudia la puesta en marcha de un observatorio de carga aérea similar a los que ya elaboran la dirección general de Transporte Terrestre y Puertos del Estado, una propuesta de Feteia-Oltra. En la reunión mantenida por la federación transitaria con el subdirector general de Transporte



Aéreo, la propuesta fue recogida "de manera satisfactoria manifestando la voluntad de poner en marcha el observatorio".

REGRESO PARCIAL DE AMERICAN

American Airlines ha anunciado que no prevé restablecer tres de las conexiones internacionales que tenía entre Barcelona y Estados Unidos hasta el verano de 2021. Son las rutas con Chicago, Filadelfia y Nueva York. La conexión con Miami prevé recuperarla el 25 de octubre, mientras que ha dejado *sine die* retomar la ruta con Charlotte.

POLÍTICA

El sector redujo hasta un 50% los ingresos durante el estado de alarma

Las empresas de transporte y logística en Cataluña redujeron entre un 30 y un 50 por ciento sus ingresos y entre un 70 y un 75 por ciento la actividad durante el estado de alarma generado por la crisis sanitaria. Así se recoge en el informe del balance de los indicadores de actividad durante este periodo elaborado por el departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, que monitorizó el desarrollo de diversas actividades. Entre las mismas, las operaciones en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, centros de transporte y los aparcamientos de camiones. Solo en el mes de mayo, el sector registró unas pérdidas de 77 millones de euros a raíz de la falta de demanda, de acuerdo con el informe. Desde el inicio del estado de alarma, se han aprobado un total de 3.965 ERTes que han afectado a 28.524 trabajadores, el 14,2 por ciento de las plantillas, en el sector del transporte (tanto de mercancías como de pasajeros) y almacenaje.

CARRETERA

Nueva aplicación para la distribución urbana en el área metropolitana

Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha puesto en marcha una aplicación para la gestión de las zonas de carga y descarga en la capital catalana y poblaciones limítrofes. Con la nueva aplicación, los profesionales pueden concentrar la gestión del estacionamiento de sus vehículos con una única 'app' para todo el área metropolitana. Se trata de un paso hacia la armonización de las normas de carga y descarga que pide el sector, destaca la AMB.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Para algunas aerolíneas, la carga aérea ha pasado de ser la hermanita pobre a convertirse en imprescindible para rentabilizar rutas

Imprescindible

Ha tenido que venir una pandemia para que la carga aérea dejara de ser la hermanita pobre, por lo menos en la situación actual, para aerolíneas que consideraban el transporte de mercancías residual. Todo sea dicho, tampoco es que hubiera otra opción. O

movían mercancías o no movían nada. La crisis sanitaria ha provocado acontecimientos impensables hace apenas medio año como adaptar aviones de pasajeros para mover carga, lo que permitió a aerolíneas como Etihad volver a volar, según señaló su representante en una jornada. Para compañías que tenían el foco más equilibrado entre el negocio de pasajeros y el de mercancías, dentro de lo fatal que lo han pasado y lo están pasando, la digestión está siendo un punto más leve.

Ante una parcial reapertura de fronteras y unos pasajeros que embarcan a cuentagotas, la carga es imprescindible para rentabilizar rutas. Tan imprescindible que se ha producido otro acontecimiento impensable hace unos meses: aerolíneas como Qatar tienen en cuenta de forma prioritaria la carga a la hora de pedir *slots* para

determinadas rutas y escogen el horario de salida más comercial para estos flujos.

A pesar del interés de las aerolíneas por la carga, sigue faltando oferta ante la lenta recuperación, y todo parece indicar que va para largo, de las conexiones de pasajeros, que canalizan alrededor de la mitad del transporte aéreo de mercancías. La falta de oferta provocó una estratosférica subida de precios, que ha tocado techo, según expertos, eso sí, no en todas las rutas. Mientras no se recuperen más los vuelos de pasajeros y bajen consiguientemente los fletes, la carga aérea seguirá de capa caída por mucho que haya dejado de ser la hermanita pobre.

Eso sí, está por ver si seguirá despertando el mismo interés cuando llegue la normalidad de verdad (si es que llega alguna vez).

AÉREO

Los aviones cargueros, un 'espejismo' que regresarán a sus *hubs* europeos

El aeropuerto de Barcelona pasa de superar las 30 rutas de larga distancia a únicamente 5, y ninguna con Estados Unidos

► Los numerosos aviones cargueros que han aterrizado en Barcelona volverán a operar regularmente desde sus *hubs* europeos. Es más, el aeropuerto catalán y el resto de la red de Aena pueden perder cuota en el mercado europeo por el desvío de tráficos a otras instalaciones del continente, según se puso de relieve en una jornada de BCL.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los numerosos aviones cargueros que aterrizaron en El Prat y en los principales aeropuertos españoles durante los últimos meses son un "espejismo", fruto de las operaciones charter de importación de material sanitario, que volverán a operar regularmente desde los grandes *hubs* europeos, según se puso de relieve en una jornada *online* organizada por BCL.

Es más, el aeropuerto catalán y el conjunto de la red de Aena podrían perder peso en el negocio del cargo europeo por el desvío de tráficos a los grandes *hubs* del continente, ya que "no se puede comparar la demanda *pre-covid* ni en exportación ni en importación", apuntó Alfred Lorman, director de Operaciones en Iberia de Kerry Logistics. El Prat ha pasado de tener más de 30 rutas de largo radio en 2019 a contar con cinco al cierre de esta edición, según datos de Aena de principios de julio. Y ninguna de las cinco con Estados Unidos

Las mercancías han dejado de ser la hermanita pobre

Algo bueno de la crisis sanitaria es que la carga ha dejado de ser la hermanita pobre, por lo menos en las circunstancias actuales. Y es que la práctica desaparición del negocio de pasajeros ha puesto en valor el de las mercancías, que era una actividad residual para aerolíneas como Etihad. "Se han dado nuevas oportunidades de negocio, utilizar aviones de pasajeros para mercancías, algo que hubiera sido impensable", señaló Javier Alija, responsable de Planificación de Etihad Airways. Con la baja demanda de pasajeros, "la dependencia de los ingresos de carga es muy alta".



Etihad, una de las aerolíneas que ha reconvertido aviones de pasaje para carga.

El transporte de mercancías no era una actividad secundaria para Qatar desde 2017, como demuestran las inversiones realizadas por la aerolínea árabe en aviones cargueros e instalaciones para productos perecederos en su *hub* en Doha. "Ya teníamos un enfoque carguero que nos ha permitido sobrevivir mejor", señaló Daniel Alfaro, responsable de carga en España y Portugal de Qatar. La situación provocada por la crisis sanitaria ha sido "un paso definitivo para que tanto

aerolíneas como el sector aéreo en general perciban la carga como algo necesario, más con lo que costará recuperar los tráficos de pasajeros", añadió el profesional.

Ricardo Bagen, director en España de IAS Handling (antigua OSA Handling), una de las terminales de carga de aeropuerto de Barcelona, puso en valor las operaciones *ad hoc*. La compañía ha realizado operaciones de este tipo en los últimos meses y "es un servicio que se tiene que mantener muy alto".

TRANSITARIOS

El conocimiento de embarque electrónico, más pronto que tarde

EVA MÁRMOL. Barcelona

La situación generada por la pandemia ha provocado que las empresas "entraran por la puerta de emergencia" en las nuevas tecnologías, según se puso de relieve en una jornada *online* organizada por Feteia-Oltra para aclarar dudas de las empresas asociadas. Ahora, el reto es que las *pymes* transitarias "tengan acceso a estas nuevas tecnologías para ganar competitividad", señaló Cristina Martín, coordinadora del grupo de trabajo de Nuevas Tecnologías de la federación transitaria. Para el sector, "se abre un abanico de oportunidades", añadió la profesional. En la situación actual, "la apuesta inmediata es la tecnología", lo

que no va en detrimento del "talento, que son las personas", coincidió Enric Ticó, presidente de Feteia. Aunque antes de la pandemia ya los principales armadores estaban trabajando para crear estándares comunes de tecnologías de la información, a través de la asociación Digital Container Shipping Association, la situación actual será un

MARÍTIMO

El flujo ferroportuario en TEUs de Barcelona alcanza una cuota de casi el 15% en mayo

EVA MÁRMOL. Barcelona

Un total de 19.167 TEUs salieron y/o entraron por tren al puerto de Barcelona, el primero en este tipo de flujos del sistema portuario, en mayo. Esta actividad supone un descenso del 2,8 por ciento en relación al mismo mes de 2019, mientras el tráfico total de contenedores (sin incluir el transbordo) saltó mayo con una bajada del 10,1 por ciento. Y esta actividad supone que la cuota del tren llegó al 14,82 por ciento en mayo, "la más alta que ha alcanzado el tráfico ferroviario", señaló Manel Galán, director del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria. "Estamos recogiendo los frutos de la eficiencia y la fidelización", añadió. La evolución de los tráficos ferroportuarios es uno de los temas que abordó el último Consejo Rector, foro que reúne periódicamente a los representantes de los operadores y Administraciones vinculadas a la actividad en la dársena.

Otro de los temas tratados fue el proyecto europeo de formación, YED-MED, que coordina la Escola Europea Intermodal Transport. Además, Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, abordó el plan de choque y el plan de reactivación, que incluye una rebaja de tasas por valor de unos 23 millones de euros. Joan Colldecarrera, gerente de Port 2000, pasó el testigo como director del Consejo Rector a Manel Galán, que era coordinador.

revulsivo para acelerar el conocimiento de embarque marítimo electrónico. Es más, Agustín Montori, presidente de la comisión Marítima de Feteia, se atrevió a dar un plazo: "lo tendremos en un año, como mucho dos". Eso sí, falta una regulación jurídica.

La pandemia no ha cambiado el interés de las navieras por la actividad del lado tierra, entrando en las labores de las transitarias. Está afectando sobre todo a las importaciones, pero también está llegando a las exportaciones, "y es algo que tendremos que seguir sufriendo", añadió Agustín Montori.



Un nuevo modelo para la última milla

Aecoc apuesta por flexibilizar accesos, digitalizar la carga y descarga, plataformas de consolidación urbanas, despliegue de redes de taquillas y desarrollar carriles multiuso

► La última milla requiere un nuevo modelo que la convierta en más eficiente. En este contexto, Aecoc ha presentado su propuesta, que se centra en flexibilizar accesos para la distribución urbana de mercancías, digitalizar la carga y descarga, plataformas de consolidación urbanas, despliegue de redes de taquillas y carriles multiusos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El actual modelo de movilidad urbana tiene que revisarse. Aecoc calcula entre 15.000 y 23.000 millones de euros el coste económico anual de los impactos nocivos (atascos, contaminación y siniestralidad) del modelo actual en las grandes ciudades españolas, lo que representa en torno al 2 por ciento del PIB.

Además, este impacto se incrementará hasta el 2,5 por ciento del PIB en 2025 si no se toman las medidas oportunas, según el informe 'Hacia un modelo sostenible de distribución urbana de mercancías en España' presentado por la asociación en el marco del 'Congreso Aecoc Smart Distribution'. En este contexto, la distribución urbana de mercancías ya representa el 38 por ciento del tráfico total en la corona interior de la M-30 en Madrid y puede alcanzar el 47 por ciento en 2025.

Para hacer frente a esta fuerte presión sobre la última milla, Aecoc propone un nuevo modelo integral que aúna varias soluciones y cuyo impacto se potencia con su implantación de manera conjunta, según explicó el responsable de Movilidad de la asociación, Marc Nicolàs.

INDICADORES DE CONGESTIÓN (2018)

Ciudad	Habitantes (millones)	Ranking Mundial*	Horas perdidas**	Velocidad última milla***
Moscú	12	1	210	18
Ciudad de México	8,9	4	218	14
Sao Paulo	12	5	154	16
Londres	8,1	6	227	11
Nueva York	8,6	8	133	14
Roma	2,9	10	254	13
Los Ángeles	4,5	12	128	23
Berlín	3,6	15	154	18
París	2,1	16	237	13
Madrid	3,2	22	129	13
Milán	1,4	27	226	13
Budapest	1,8	30	162	18
Hamburgo	1,8	35	139	19
Barcelona	1,6	38	147	14

*Ponderación del tiempo perdido por congestión con la población de la ciudad. **Comparación del tiempo de recorrido en hora punta versus condiciones de tráfico fluido. *** En kilómetros por hora, velocidad de circulación media en el centro de la ciudad en hora punta. Fuente: Aecoc. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

La propuesta de modelo de distribución urbana de mercancías se centra en seis aspectos principales: flexibilización del acceso y la descarga; despliegue de redes de taquillas; digitalización y regulación de las zonas de carga y descarga; estable-

El 38% del tráfico en el centro de Madrid es de mercancías

cimiento de carriles multiuso; generación, análisis de datos y difusión; y plataformas de consolidación y modos de transporte alternativos. Aecoc ofrece la propuesta como proyecto piloto a implantar en todas aquellas ciudades que así lo deseen.

La estrategia de Aecoc pasa porque en este nuevo modelo integral para la última milla colaboren todas las partes interesadas, tanto la Administración, como la industria y los operadores. "Debemos entender el conjunto de la situación y ser parte de la solución", señaló Nicolàs, con el objetivo de que "el ciudadano esté en el centro y con la sostenibilidad como pilar".

En este sentido y a preguntas de TRANSPORTE XXI sobre el anteproyecto de Ley de Movilidad que el Ministerio de Transportes prevé sacar a la luz antes de final de año, el responsable de Smart Distribution de Aecoc señaló que "uno de los principales problemas que tenemos es que no hay armonización sobre los temas que afectan a la distribución urbana de mercancías". Por eso, "lo que reclamamos es que

El modelo de Aecoc

Flexibilización del acceso y la descarga. Reduce el número de vehículos y minimiza su circulación en horas pico.

Despliegue de redes de taquillas. Reducen la distancia recorrida al eliminar el último tramo de la entrega.

Digitalización y regulación de las zonas de carga y descarga.

Establecimiento de carriles multiuso. Permite la optimización de la vía pública.

Generación, análisis de datos y difusión. Mejora la planificación.

Plataformas de consolidación y modos de transporte alternativos. Habilitan el reparto con vehículos alternativos.

haya unos criterios con base científica para hacer estas normativas. Cada ciudad puede adaptarlas, pero deben regir una serie de criterios comunes que respondan a experiencias probadas". De esta manera, "queremos que la futura Ley de Movilidad ayude a esto y que no deje de lado a las mercancías, porque ya hemos visto la importancia que tienen", resaltó Nicolàs.

El 'Congreso Aecoc Smart Distribution' reunió en formato *online* a los responsables de movilidad de distintas ciudades españolas que expusieron las estrategias que están llevando a cabo en base a criterios de sostenibilidad medioambiental, económicos y sociales.

La concejala de Movilidad del ayuntamiento de Barcelona, Rosa Alarcón, expuso el proyecto piloto en el que están trabajando para poner en

Borja Carabante

Delegado Movilidad Madrid



«La mercancía ha sido la gran olvidada, pero es clave a la hora de elaborar el puzle de la movilidad en nuestra ciudad»

Rosa Alarcón

Concejala Movilidad Barcelona



«Tenemos que concentrar la paquetería en nuevos centros de distribución destinados a la última milla»

Alfonso Gil

Concejal de Movilidad Bilbao



«La iniciativa privada nos facilita datos que nos permiten aplicar políticas más certeras para la última milla»

Giuseppe Grezzi

Concejal Movilidad Valencia



«Para la gestión de la carga y descarga estamos trabajando codo con codo con las empresas del sector»

José del Río

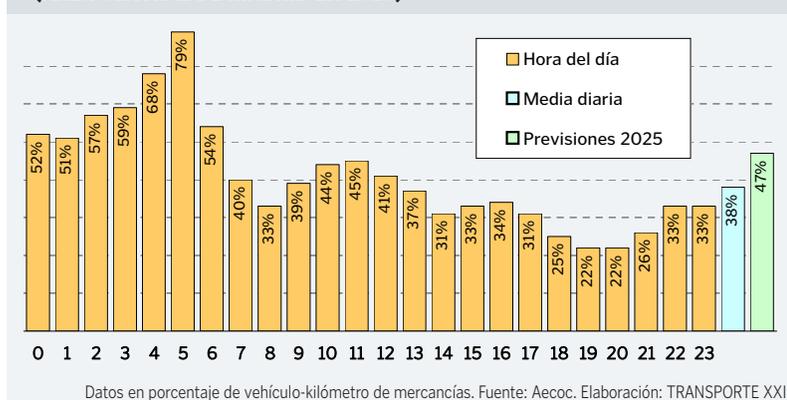
Concejal Movilidad Málaga



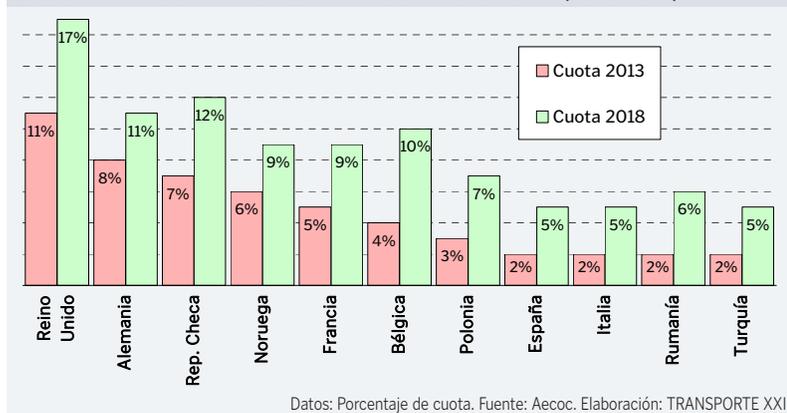
«Las empresas de transporte van a poder reservar espacios de carga y descarga a través de una nueva aplicación»

ESTADO DE LA MOVILIDAD EN LA ÚLTIMA MILLA

CONTRIBUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS AL TRÁFICO (ÁREA CENTRAL DE MADRID EN 2019)



CUOTA DEL ECOMMERCE SOBRE EL COMERCIO TOTAL (2013-2018)



marcha centros de distribución para paquetería en la red de aparcamientos públicos, ofreciendo así una nueva línea de negocio a estas instalaciones.

Mientras, el concejal de Movilidad del ayuntamiento de Bilbao, y presidente de la Comisión de Transportes de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), Alfonso Gil, hizo referencia a que “necesitamos un marco paraguas para el conjunto de los municipios de España para la movilidad de mercancías”.

A su vez, el delegado de Movilidad del ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, recordó la apuesta por proyectos como los incentivos para

el cambio de tecnología en los vehículos, la puesta en marcha de *hubs* logísticos en el centro de la ciudad y alrededor de la M-40, la carga y descarga inteligente.

Homogeneizar la normativa, clave para la última milla

Por su parte, José del Río, concejal de Movilidad de Málaga, expuso su apuesta por los centros urbanos de distribución ecológica (CUDE), para lo que utilizan la red de aparca-

Tráfico y la distribución urbana de mercancías

El ‘Congreso Aecoc Smart Distribution’ sirvió para conocer más detalles del proyecto ‘Autonomus Ready Spain’ que impulsa la Dirección General de Tráfico (DGT). El proyecto es fruto de la colaboración público-privada, con la presencia de compañías como Calidad Pascual, Seur, Integra2, Nacex, Correos, Ferrovial, Fraikin, Endesa, Alphabet, Línea Directa o el RACC, entre otras. ‘Autonomus Ready Spain’ también cuenta con la participación del ayuntamiento de Barcelona. La iniciativa consiste en la instalación de cámaras de visión artificial en 430 vehículos de flotas de reparto, que aportan una serie de datos completamente anónimos. “La iniciativa tiene que ver con el incremento del 17 por ciento de la siniestralidad en ciudades como Madrid en 2019, con un peso importante de

la distribución urbana de mercancías”, apuntó la subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT, Susana Gómez. Fruto de esta labor de análisis y la obtención de datos objetivos se va a poner en marcha una mesa de movilidad en la que participarán tanto las distintas administraciones como empresas privadas, según avanzó Gómez. El objetivo pasa por la utilización de flotas más seguras, en las que la tecnología reduzca la siniestralidad. La responsable de la DGT admitió que “hasta ahora no nos habíamos fijado suficientemente en la distribución urbana de mercancías (DUM) y nos hemos dado cuenta de que es el reto más importante y lo primero que hay que resolver en el ámbito de la movilidad”. De hecho, Gómez dejó claro que las mercancías tienen que tener

un papel primordial en todos los planes de movilidad urbana que se pongan en marcha. Para la DGT, las claves para el futuro de la movilidad urbana pasan por la sostenibilidad, la conectividad y centrar esfuerzos en el ámbito de la DUM. Tráfico tiene en marcha diversos proyectos en esta materia, como un estudio del reparto vinculado al comercio electrónico antes y después del coronavirus, con el objetivo de “analizar su impacto”. La DGT también está preparando un documento de recomendaciones supramunicipales para la DUM, que pretende armonizar este ámbito y el de las zonas de bajas emisiones en las ciudades, establecer parámetros comunes para las zonas de carga y descarga, etc. “Esperamos tener listas las recomendaciones en el plazo de seis meses”, avanzó Gómez.

mientos de la capital costasoleña. Mientras, Irene Nombela, directora general de Movilidad Sostenible de Palma de Mallorca, se mostró partidaria de incentivar la sustitución del parque de vehículos de movilidad de mercancías por otros modelos más ecológicos.

A su vez, José Santiago, director general de Movilidad de Sevilla, se refirió a la necesidad de implantación de plataformas para el reparto

de última milla, “que permitirán que el número de vehículos se reduzca de forma drástica”. Por otro lado, Giuseppe Grezzi, concejal de Movilidad Sostenible de Valencia, habló sobre el proyecto de sensorización de plazas de carga y descarga. Mientras, Miguel Ángel Anía, del ayuntamiento de Zaragoza, avanzó que la ciudad ha puesto en marcha un grupo de trabajo de movilidad urbana de mercancías.

Paco Fernández
Dir. Transporte de Mango



«Es preciso el diálogo entre todas las partes para unificar la normativa en todo el país y no volver loco al sector»

Paco Roselló
Resp. Movilidad de Mercadona



«Contamos con 175 vehículos a gas para la última milla y probamos ya la utilización de furgonetas 100% eléctricas»

Víctor del Pozo
Dir. Operaciones de Veepee



«Participamos menos en la lucha por la inmediatez en la entrega que en encontrar un modelo más sostenible»

Rubén Orquín
Dir. Logística de Cofares



«Vamos a salir a hacer ecommerce, para lo que contamos con la capilaridad de las 20.000 farmacias que tiene España»

Pedro Marín
Dir. Logís. Cap. Calidad Pascual



«La logística de última milla para el canal Horeca sufre ordenanzas muy restrictivas en los centros históricos»



Semat digitalizará al 100% su centro logístico de automoción de El Salobral, en la terminal de Villaverde-Mercancías del Adif

Emdipa consigue mantener su actividad pese a la crisis y estrena delegación en Barcelona

La compañía de transporte urgente a medida reforzó sus operativas para los sectores farmacéutico y hospitalario con el alquiler de almacenes satélite durante la pandemia

► Emdipa consigue mantener su actividad pese a la crisis del coronavirus y estrena delegación en el centro de carga aérea del aeropuerto de Barcelona. La compañía de transporte urgente a medida reforzó sus operativas para los sectores farmacéutico y hospitalario con el alquiler de almacenes satélite durante el estado de alarma.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Emdipa, empresa especializada en servicios de transporte urgente a medida con sede central en el centro de carga aérea del aeropuerto de Madrid-Barajas, consiguió mantener su actividad durante la crisis sanitaria.

“No hemos parado de trabajar y en julio ya estamos en un nivel de actividad similar al de los meses anteriores a la crisis” confirma Sergio Jiménez, director de Emdipa, a TRANSPORTE XXI. En el primer semestre de 2020, “hemos perdido menos de un 10 por ciento de nuestra actividad”, matiza.

“Al ser especialistas en transportes no convencionales, somos capaces de atender las necesidades que vayan surgiendo por parte de nuestros clientes y eso nos ha permitido mantener un nivel de actividad alto durante la pandemia”, afirma.

La compañía trabaja habitualmente con sectores como el farmacéutico y



Emdipa supera el centenar de unidades de vehículos en su flota.

Foto: Timocom

el hospitalario, que han demandado más servicio durante la crisis. Así, “hemos participado en el transporte de material para el hospital de campaña que se montó en Ifema”. La compañía ha movido en estos meses “todo tipo de material sanitario, batas, mascarillas, mobiliario de hospitales e incluso ataúdes”, explica Jiménez. En este contexto, “hemos tenido necesidades de almacenaje puntuales, por lo que hemos recurrido de manera provisional a almacenes de en torno a 1.000 metros cuadrados cada uno en Madrid y Barcelona”.

Por otro lado, “un tipo de transporte que hacemos cada vez más y que se ha mantenido durante la pandemia es el de transporte de cordones umbilicales de los bebés. Posicionamos personal allá donde sea para llevar esas muestras a laboratorio”. Al cierre de esta edición, Emdipa estaba ultimando el traslado inminente de su delegación en Barcelona desde Sant Boi de Llobregat al edificio de servicios generales del centro de carga aérea del aeropuerto de Barcelona, con el objetivo de “estar más cerca de nuestros clientes”, apunta Jiménez.

Apuesta por la digitalización de todos los procesos

Emdipa dedica una especial atención a la digitalización de todos los procesos. “Llevamos años apostando por ello, siempre con la idea de evitar dar un paso de más, señala Sergio Jiménez, director de la compañía de transportes.

“Nuestro objetivo es la máxima interacción con los clientes, la integración con ellos, por eso hemos digitalizado nuestra relación con ellos”, asegura. En este contexto de digitalización se incluye también la bolsa de cargas Timocom, con la que la compañía lleva trabajando desde hace años.

“Es un *partner* muy interesante para nosotros, puesto que nos permite contactar con transportistas de distintos países para todas esas urgencias que son nuestra especialidad. Nos aporta un abanico de posibilidades importante”, reconoce Jiménez. En su cartera de clientes, la compañía cuenta con firmas del sector como FedEx, DHL, DSV, Ceva Logistics y DB Schenker, entre otras. Además opera para multinacionales como Mercedes-Benz, Carrier, Vodafone o ThyssenKrupp.

OPER. LOGÍSTICOS

Coral Transports & Stocks se refuerza en Madrid con una nave de 6.000 m2

CARLOS SÁNCHEZ. San Fernando de H.

Coral Transports & Stocks ha reforzado su actividad en la zona centro con la puesta en marcha de una nave logística de 6.000 metros cuadrados en el parque empresarial San Fernando de Henares.

Las instalaciones cuentan con una altura libre de 13,75 metros y disponen de 12 muelles para la carga y descarga de mercancías, según han confirmado a este periódico fuentes de la compañía. En cuanto a su capacidad, “depende de la tipología de producto”. En este sentido, “tendremos más de 4.000 metros cuadra-

dos de *stock*, pero es muy difícil contar por palés porque depende de las alturas, anchos, peso...”, matizan las mismas fuentes.

El crecimiento de Coral Transports & Stocks, que triplica el espacio de sus anteriores instalaciones en la región, le permitirá ofrecer en la zona centro de la Península nuevos servicios. Las nuevas instalaciones de la compañía en Madrid ofrecen almacenaje de producto químico (APQ) y transporte de mercancías peligrosas (ADR).

En la infraestructura logística de Coral destaca una plataforma de



Nuevas instalaciones de Coral Transports & Stocks en San Fernando de Henares.

55.000 metros cuadrados en La Granada del Penedés (Barcelona), que se completa con sendas naves en Sant Cugat (Barcelona) y Telde (Gran Canaria).

Coral Transports & Stocks alcanzó unas ventas de 23,19 millones de euros en 2018, con un crecimiento del 12,51 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

MADRID

POLÍTICA

La Comunidad de Madrid sepulta los proyectos de plataformas logísticas en Móstoles y Villarejo

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La Comunidad de Madrid ha enterrado los proyectos de plataformas logísticas de Móstoles y Villarejo de Salvanés, década y media después de que fueran presentados a bombo y platillo.

La Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad ha apostado por disolver los consorcios urbanísticos que promovían ambos proyectos, 'Puerta del Atlántico' en el caso de la plataforma de Móstoles y 'Puerta del Mediterráneo' en la de Villarejo de Salvanés, de los que era partícipe junto a los respectivos ayuntamientos. En el caso de consorcio 'Puerta del Mediterráneo' la disolución es firme, mientras que en el de 'Puerta del Atlántico' es una propuesta a la que por el momento ofrece resistencia el ayuntamiento de Móstoles.

Los proyectos de plataformas logísticas de Móstoles y Villarejo de Salvanés surgieron en 2006 y dieron lugar a los dos consorcios urbanísticos mencionados. Los proyectos se incorporaron apenas un año después al fallido Plan de Infraestructuras Logísticas de Madrid, diseñado por la Consejería de Transportes de Madrid en colaboración con la desaparecida asociación Madrid Plataforma Logística (MPL), el clúster logístico que lo impulsaba. Desde hace tiempo, ambos proyectos se mantenían completamente inactivos, como adelantó este periódico en su día.

El proyecto de plataforma logística de Móstoles nació rodeado de grandes cifras, con una inversión prevista de 191 millones de euros para

una actuación sobre 126 hectáreas en total, en la que se incluía también la puesta en marcha de un puerto seco para canalizar tráfico procedentes de los puertos portugueses. El plan de sectorización y plan parcial de la plataforma, aprobados en 2013, reducían la superficie de actuación hasta 85 hectáreas. Desde entonces, el proyecto ha permanecido congelado, hasta que el Gobierno regional acaba de dar el paso de desentenderse definitivamente de él hace escasas fechas.



Presentación del consorcio 'Puerta del Atlántico' en la sede del Gobierno regional en 2008.

Por su parte, el consorcio urbanístico 'Puerta del Mediterráneo' se encuentra en proceso de disolución desde hace meses, en este caso con el visto bueno del ayuntamiento local. El proyecto de plataforma logística de Villarejo de Salvanés representaba, según sus planes iniciales, una inversión prevista de 137 millones de euros para una actua-

ción sobre 183 hectáreas de superficie. Años después, el proyecto fue también redimensionado hasta concretarse una primera fase de 30 hectáreas con ampliaciones sucesivas hasta alcanzar las 93 hectáreas totales. En el caso del proyecto de Villarejo de Salvanés, el mismo ni siquiera logró avanzar más allá de la fase de estudio de viabilidad.

SERVICIOS

VGP destina 15 millones a una nueva plataforma de 44.000 m2 en Madrid

La multinacional del sector inmobiliario VGP Group ha obtenido el visto bueno del pleno del ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid) para la construcción de una plataforma logística de 44.000 metros cuadrados en esta localidad. VGP tiene previsto asumir una inversión de 15 millones de euros en este proyecto, cuya construcción dará inicio en otoño de 2020.

OEA		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	Operadores Económicos Autorizados	
<ul style="list-style-type: none"> Menor número de controles físicos y documentales Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA Notificación previa de los controles físicos Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección 		
<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>		
	<p>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	<p>AIRPHARM SA Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	<p>BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	<p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros
	<p>CASINTRAS GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input type="checkbox"/> Aduanas
	<p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	<p>COMA Y RIBAS SL Obadors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano

FERROCARRIL

Semat digitalizará al 100% su centro logístico de automoción de El Salobral

La compañía toma posesión del área logística de 166.000 m² que le adjudicó el Adif en la terminal de Villaverde-Mercancías

► Semat tiene previsto digitalizar completamente su centro logístico de automoción de El Salobral en Madrid. La compañía tomó posesión el 1 de julio del área logística de 166.000 metros cuadrados que le fue adjudicada a finales del pasado año por el Adif dentro del complejo ferroviario de la terminal de Villaverde-Mercancías.

CARLOS SÁNCHEZ, Madrid

Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes (Semat) impulsará la digitalización de su centro logístico de automoción de El Salobral, situado dentro del complejo ferroviario de Villaverde-Mercancías.

La compañía acometerá este proyecto tras tomar posesión, el pasado 1 de julio, del área de 166.094 metros cuadrados destinado a la logística de automoción que le fue adjudicada hace unos meses por el Adif.

“Con la que está cayendo, no es el mejor momento para fiestas. A pesar de ello, y con la responsabilidad que nos caracteriza, la ampliación supone una inversión millonaria que seguimos manteniendo y que no vamos a recortar ni un gramo”, confirma a TRANSPORTE XXI el director general de Semat, José Andrés Arribas Navarro.

El objetivo de Semat pasa por convertir El Salobral “en un centro logístico de referencia en el sector de la automoción, que será cien por cien digital, con acceso ferroviario y de carretera en exclusiva, combinando una plataforma modular con aplicaciones de última generación”,



Semat está especializada en servicios logísticos para el sector de la automoción.

avanza Arribas. El centro logístico contará con sistemas de IoT (internet de las cosas) para identificación y seguimiento de los vehículos, así como comunicación *online* a través de un portal de clientes, aplicaciones móviles, apps y tablets.

El centro contará con sistemas IoT para control de vehículos

Semat, que cuenta con 650 vagones portacoche y flota de camiones, dispone de cinco centros logísticos de automoción (CLA), en la actualidad. Las instalaciones se ubican en Barcelona, Zaragoza, Sevilla y dos

en Madrid (Fuencarral y El Salobral). Estos cinco centros suman más de 1,2 millones de metros cuadrados, tienen capacidad para almacenar 35.000 vehículos y disponen de acceso por ferrocarril y carretera. Las instalaciones están dotadas de naves, lavaderos y talleres de carrocería para efectuar servicios de valor añadido relacionadas con la automoción, tanto en vehículo nuevo como usado.

En el caso del CLA de Fuencarral, como adelantó este periódico, Adif adjudicó un contrato en precario el pasado 1 de enero hasta que las instalaciones dejen de funcionar por la ejecución del proyecto urbanístico ‘Madrid Nuevo Norte’, la antiguamente conocida como ‘Operación Chamartín’. En este sentido, “de nosotros no dependen los plazos,

Semat, en cifras

Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes (Semat) está participada por Transfesa (63%) y Renfe (37%) y cuenta con 78 años de antigüedad.

La compañía está especializada en logística de automoción y, además de flota de camiones, cuenta con 650 vagones portacoche.

El operador gestiona cinco centros logísticos de automoción (CLA) ubicados en Madrid (Fuencarral y El Salobral), Sevilla, Barcelona y Zaragoza. Estos centros alcanzan una superficie conjunta de más de 1,2 millones de metros cuadrados y tienen capacidad para almacenar más de 35.000 vehículos.

Semat alcanzó unas ventas de 27,72 millones en 2018, con un crecimiento del 26,34%, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

eso se nos escapa, así que seguimos a lo nuestro: dar servicio a nuestros clientes”, señala Arribas. “Lógicamente, tenemos alternativas al hipotético cierre, por lo que nuestros clientes pueden estar tranquilos”, anticipa.

Por lo que se refiere a la situación actual, “vamos lentamente recuperando los niveles previos al Covid. El año empezó muy fuerte, pero marzo ya indicó el cambio abrupto de tendencia, avisando que comenzaba la recesión”, apunta Arribas. Por modos de transporte, el ferrocarril “es el que más sufre cuando aparecen estas crisis, al ser un modo que requiere volumen. Las paradas de fábricas y la caída de importación de autos, ha ralentizado la esperanza de recuperación más rápida”. Por el lado de la carretera, “la velocidad de recuperación de volúmenes es más activa”.

En cuanto a las previsiones de volver a los niveles previos a la crisis, Arribas estima que si se dan las condiciones de ayudas de Estado al sector, se genera confianza al consumidor y se normaliza el mercado laboral, “apostaré por una recuperación sólida para finales de año, que nos haga pensar que en 2021 puede comenzar la expansión del nuevo ciclo económico”.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Madrid contaba en 2007 con una oferta de 18 millones de metros cuadrados de suelo logístico que el plan quería elevar en 36 millones más

Proyectos faraónicos

La decisión del Gobierno regional de echar el cierre, de manera definitiva, a los proyectos de plataformas logísticas de Móstoles y Villajero de Salvanés nos trae a la mente lo que pudo haber sido y no fue en materia de infraestructuras logísticas en Madrid. Corrían

los tiempos de máximo esplendor de la que luego sería conocida como la ‘burbuja inmobiliaria’ cuando el Ejecutivo de Esperanza Aguirre apostó por impulsar un ambicioso Plan de Infraestructuras Logísticas. El calendario marcaba el año 2007 y nadie parecía prever el estallido que iba a pegar esa inflada burbuja poco tiempo después. En una soleada mañana primaveral, el entonces consejero de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad, Fernando Merry del Val, anunciaba en un multitudinario acto público que el Gobierno regional asumía la ejecución del hasta entonces denominado ‘Plan director de infraestructuras logísticas de Madrid’, elaborado por el clúster Madrid Plataforma Logística (MPL). Un faraónico megaproyecto que representaba una inversión de nada menos que 4.000 millones de euros, a compartir entre la iniciativa pública y la

privada. El plan contemplaba la construcción de un gran centro intermodal de 1.500 hectáreas en Arganda del Rey, siete grandes plataformas logísticas, entre ellas las citadas de Móstoles y Villajero de Salvanés, un cinturón ferroviario que conectase las distintas terminales de mercancías de la región, así como la ampliación del centro de carga aérea del aeropuerto de Barajas. La Comunidad de Madrid contaba entonces con una oferta de 18 millones de metros cuadrados de suelo logístico y el plan tenía previsto elevarlo en 36 millones de metros cuadrados más. Trece años después todo aquello se ha desvanecido “como lágrimas en la lluvia”. Tanto el plan como la propia MPL, de la que nunca más se supo a partir de 2011. Una lección de humildad que no deberíamos olvidar.

España Centro

Planes logísticos en Ávila

El nuevo Plan de Fomento para Ávila contempla la creación de una futura plataforma logística de agroalimentación

Sertranin ultima la apertura de una nave de 5.000 m2 en Valencia

El grupo, que ya cuenta con un megacamión en su flota, planea la incorporación de más unidades antes de que finalice este año

► Sertranin ultima la apertura de unas nuevas instalaciones logísticas de 5.000 metros cuadrados en Beniparrel (Valencia), a las que se trasladará desde su actual almacén ubicado en Picassent. El grupo logístico, que cuenta con un megacamión en su flota, planea la incorporación de más unidades antes de que finalice el presente año.

CARLOS SÁNCHEZ. Cuenca

El grupo Sertranin, con sede central en Minglanilla (Cuenca) y que integra a la empresa de transportes Sertranin y al operador logístico Logística Javier Talavera, reforzará su capacidad de almacenaje con la apertura de unas nuevas instalaciones en Beniparrell (Valencia).

“Estamos inmersos en un proyecto de ampliación de nuestro almacén de Valencia y su habilitación como depósito aduanero, que esperamos tener en marcha en septiembre”, confirma a TRANSPORTE XXI el gerente de la compañía, Javier Talavera.

El grupo Sertranin trasladará su operativa en Valencia desde sus actuales instalaciones de 3.000 metros cuadrados en Picassent hasta una nueva plataforma de 5.000 metros cuadrados en la citada localidad de Beniparrell, también en el radio de acción del puerto valenciano. Sertranin dispone también de un complejo logístico en Minglanilla, donde cuenta con 7.000 metros cuadrados de nave y otros 20.000 para campa y estación de servicio.



Instalaciones centrales del grupo logístico Sertranin en Minglanilla. Foto: SERTRANIN

Al margen de potenciar su actividad logística, Sertranin sigue reforzando su flota de vehículos, que está integrada por más de 180 unidades en la actualidad. En este sentido,

Sertranin sumó unas ventas de 42 millones en 2018 (+25,6%)

“tenemos ya un *megatruck* funcionando y estamos viendo la posibilidad de poner más en marcha antes de que acabe el año”, avanza el responsable de la compañía.

En cuanto a la situación del mercado, “todas las previsiones de crecimiento que teníamos para 2020 se nos han visto condicionadas por el Covid-19, pero sí que es cierto que estamos volviendo a tener los niveles de trabajo que teníamos antes de esta crisis sanitaria”. En esta línea, “estamos observando recuperación en todos los sectores y es generalizado el repunte de trabajo”, matiza. No obstante, “septiembre va a ser un mes muy a tener en cuenta”, ya que “según se trabaje será como acabemos el año. Si no se vuelve a parar la actividad industrial, el año no se va a acabar con las previsiones iniciales, pero no se terminará con malas cifras”, apunta Talavera.

Pulsar estrena nave de 32.000 m2 en Torija (Guadalajara)

Pulsar Properties acaba de finalizar las obras de construcción de una nueva plataforma logística de 32.000 metros cuadrados y 29 muelles de carga y descarga en Torija (Guadalajara). El grupo inmobiliario ultima también la construcción de un proyecto similar que está previsto que concluya a finales del presente mes de julio. Pulsar supera los 100.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas desarrolladas en menos de dos años, que se concentran en cuatro proyectos.

POLÍTICA

El Gobierno español pretende desatascar la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza

CARLOS SÁNCHEZ. Canfranc

El Gobierno español promoverá una reunión a cuatro con los Ejecutivos francés, aragonés y de la región gala de Aquitania para tratar de desatascar el corredor ferroviario Pau-Canfranc-Zaragoza, inactivo en el lado galo desde el año 1970. Así lo puso de manifiesto el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, en una reciente visita a las obras de rehabilitación de la estación de Canfranc.

Como adelantó este periódico, el Gobierno español trata de impulsar el proyecto con nuevos avances, entre los que se encuentra la licitación de la redacción del ‘Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza’. El proyecto se encuentra actualmente atascado por la decisión del Gobierno de Macron de mantenerse al margen y que sea la Administración regional la que lo lleve adelante, pero con especial incidencia en los pasajeros y no en las mercancías. Esta línea ferroviaria tiene 310 kilómetros de extensión y cuenta con financiación por parte de Bruselas a través del Mecanismo Conectar Europa (CEF). Este corredor podría captar un trasvase modal de entre 160 y 220 camiones diarios, según el reciente ‘Libro Blanco sobre palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza’.

AÉREO

El aeropuerto de Teruel adjudica por 20 millones las obras de un nuevo hangar

TXXI. Teruel

El Consorcio del Aeropuerto de Teruel ha adjudicado las obras de construcción de un nuevo hangar con capacidad de hasta dos A380 por un importe de 20,49 millones de euros. La adjudicataria es la UTE integrada por OCSA Obras e Infraestructuras y Construcciones Mariano López Navarro y el plazo de ejecución será de 20 meses.

El hangar en construcción contará con 16.000 metros cuadrados de superficie cubierta y es el proyecto estrella para el desarrollo del plan de crecimiento de la pista turolense.



MSC renueva apiladores en Valencia

MSC Terminal Valencia recibe 7 RTGs híbridos fabricados por Konecranes que permitirán una mayor productividad y una reducción de la huella de carbono de la instalación

El puerto de Sagunto modernizará el área operativa de ArcelorMittal

La mejora del Muelle Sur, que explota Noatum, permitirá mayor flexibilización de flujos intermodales de productos siderúrgicos

► El puerto de Sagunto modernizará el área de operaciones terrestres de ArcelorMittal, en el Muelle Sur de la primera dársena. La mejora de la infraestructura, que explota la estibadora Noatum, permitirá una mayor flexibilización de los flujos intermodales de los productos siderúrgicos, un tráfico anual de más de 2 millones de toneladas.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El puerto de Sagunto modernizará el área de operaciones terrestres de ArcelorMittal, situada en el Muelle Sur de la primera dársena.

La Autoridad Portuaria, que preside Aurelio Martínez, ha anunciado una inversión de 1,4 millones de euros para proceder a la mejora del Muelle Sur, con un nuevo pavimento de la zona de maniobras, la mejora de la vía carril y el reacondicionamiento de las tres vías ferroviarias que se encuentran en la infraestructura.

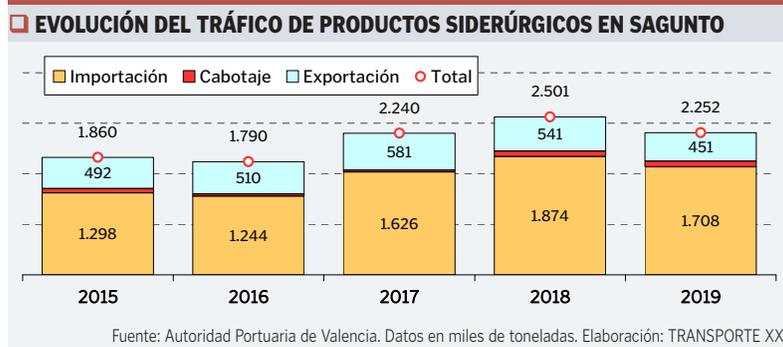
En concreto, la actuación se va a acometer en un área de 20.155 metros cuadrados, superficie destinada a la manipulación de bobinas de acero, mejorando el pavimento de la zona de operaciones, los carriles de las vías y de las cuatro grúas que se dedican, principalmente, a la descarga de productos siderúrgicos, para mercancías de entre 60 y 90 toneladas de peso máximo.

El muelle dispone de una amplia zona intermodal para la composición de trenes de bobinas de acero, con tres vías conectadas de forma



Operaciones intermodales en el Muelle Sur del puerto de Sagunto.

Foto: APV



directa con la planta de ArcelorMittal. El objetivo de la actuación es permitir una mayor flexibilización de las operaciones intermodales de productos siderúrgicos, un tráfico anual de más de 2 millones de toneladas.

El Muelle Sur fue construido por Altos Hornos del Mediterráneo (hoy, ArcelorMittal Sagunto) en 1977 bajo una concesión de 50 años.

Esta fue suspendida en 1990, al ponerse en marcha la terminal que hoy explota Noatum.

En 2015, ArcelorMittal y Noatum llegaron a un acuerdo de explotación del Muelle Sur por el que el puerto prorrogó en diez años la concesión a la estibadora hasta 2025, manteniendo asimismo los derechos concesionales de la empresa siderúrgica que finalizan en 2028.

FERROCARRIL

Renfe reduce su red multicliente en Silla y solo realiza convoyes con Madrid y Bilbao

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Renfe Mercancías ha reducido la oferta de su red multicliente en Silla (Valencia), servicios ferroviarios que la pública ha venido aminorando de forma progresiva en los últimos años.

Su guía de servicios intermodales multicliente para el ejercicio 2020, enviada a los clientes de la pública el pasado mes de mayo, muestra que la terminal intermodal de Silla solo queda conectada tres veces a la semana con las instalaciones de Adif ubicadas en Abroñigal (Madrid) y Bilbao Mercancías. Los trenes desde Silla tienen salida fijada a las 18 horas, mientras que los de Madrid llegan a las 2:35 de la madrugada y los procedentes de Bilbao a las 10:42 horas, según la información de la compañía. Hasta 2019, Renfe mantenía desde Silla trenes directos con Sevilla, Vigo y San Roque (Cádiz), convoyes que ya no realiza.

La oferta multicliente de Renfe en Valencia contrasta con el número de servicios que sí opera en otras provincias: Barcelona Morrot (21), Bilbao Mercancías (17), Madrid Abroñigal (26), San Roque Mercancías (12), Sevilla La Negrilla (12), Tarragona Constantí (15), Vigo Guixar (10) y Zaragoza Plaza (14). Solo Murcia Mercancías, con dos trenes, no supera los 6 convoyes que mantiene Silla.

Fuentes empresariales explican que "hoy, Renfe tiene una relación más directa con las terminales del puerto". En 2020 ha venido operando media docena de 'trenes puerto' en la rada, con las terminales de Madrid, Barcelona, Tarragona y Guadalajara, y alcanzando Algeciras, vía Madrid.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Aquel que quiera crecer de forma competitiva en el Mediterráneo tendrá que enclavar sus negocios en el puerto de Sagunto

El verso de Sagunto

Tengo que confesar una simpatía especial por Sagunto y su puerto. El enclave tuvo en su reciente historia días de ruina y éxito. Del 'puerto del acero' a hub gasístico, pasando por la inolvidable Temarsa, desacertada como terminal frutera. De ahí a ser emergente foco de

desarrollo de negocios en el contenedor y el automóvil, sin descuidar, el granel sólido. Un enclave multipropósito, industrial, sólido aspirante a megapuerto. Hace años, Joaquim Coello, en sus días como presidente del puerto de Barcelona, me confesó: "nunca podremos competir en espacios con Sagunto". "Ni en precios", le maticé. Por eso tengo claro que aquel que quiera crecer, de forma competitiva, en el Mediterráneo, tendrá que enclavar sus negocios en Sagunto. Y es que tras la adjudicación de la dársena norte de Valencia, Sagunto es el futuro en la zona. De ahí que el equipo de Aurelio Martínez retome las viejas cajas de su ampliación, cuya tercera dársena fue ideada hace dos décadas. Serán 600 millones de euros de inversión. Echando la vista atrás, el pistoletazo de las obras de la segunda dársena, hoy prácticamente operativa, lo llevó a cabo José

María Aznar siendo presidente del Gobierno el 1 de octubre de 2002. El discurso de Francisco Álvarez-Cascos, su ministro de Fomento, entre piedras y fanfarrias, está en mis recuerdos de aquella tarde: las inversiones son "un verso más del poema completo que está realizando el Gobierno". El verso sigue en ebullición, bajo el esfuerzo de empresas como InterSagunto, Noatum, Saggas, Toyota y Bergé, la estrategia de navieras como Grimaldi, o la fidelidad de cargadores como ArcelorMittal y Fertiberia, a los que se unirán flujos de Inditex, Mercadona y la retahíla de proveedores de ambos en Parc Sagunt. Solo falta el enlace ferroviario y su conectividad en doble ancho a Europa y la Península. Sagunto tiene vía libre para ser un núcleo logístico de envergadura en el corazón del Mediterráneo.

valencia@grupoxi.com

Castellón apuesta por el medio ambiente

El puerto de Castellón construirá una instalación para el lavado de ruedas de los camiones que transportan graneles sólidos en la dársena norte para reducir impacto ambiental

Raminatrans apuesta por la digitalización

Grupo Raminatrans implanta un servicio de *trucking* con el objetivo de ofrecer un proceso logístico transparente a cada cliente, desde su carga en origen hasta su entrega

Virosque refuerza negocio de 'project cargo' con un transporte para Innergy

Gestiona el cargamento de una cámara de combustión de biomasa de 140 toneladas de peso entre Valencia y Segovia

► Grupo Virosque ha reforzado su negocio de 'project cargo' con la realización de un transporte especial para la empresa Innergy. El operador gestionó el cargamento de las piezas que conforman una cámara de combustión de biomasa de 140 toneladas de peso entre la fábrica valenciana y el municipio segoviano de Sanchoño.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Virosque ha reforzado su negocio de 'project cargo' con la realización de un cargamento para la empresa valenciana Innergy, fabricante especializado en calderas industriales de biomasa y otros equipos para la generación de energía renovable.

En concreto, el operador logístico, que dirige Carlos Virosque, realizó recientemente un transporte especial de los diferentes equipos que conforman una cámara de combustión de biomasa entre la fábrica de Innergy en el Polígono Industrial del Barrio del Cristo de la localidad valenciana de Quart de Poblet y el municipio segoviano de Sanchoño, un trayecto de 500 kilómetros.

El transporte especial consistió en tres piezas de grandes dimensiones de 62, 57 y 21 toneladas, sumando un cargamento de 140 toneladas.

Sergio Mut, director de operaciones de Grupo Virosque, ha resaltado a TRANSPORTE XXI la complejidad



Grupo Virosque empleó dos góndolas rebajadas para este transporte para Innergy. Foto: GV

de la operación realizada por vía terrestre entre el 29 de junio y el 3 de julio, matizando que "además de los permisos necesarios para el viaje, para poder acometer este carga-

Dos tractoras de 660 caballos de potencia realizaron el viaje

mento hemos necesitado de medios muy específicos para los pesos y las dimensiones de las piezas".

El operador gestionó el cargamento de Innergy con dos tractoras de 4 ejes con 660 caballos de potencia.

Las piezas se ubicaron en dos góndolas, una rebajada de 70 centímetros de altura con 7 ejes y otra similar con 6 ejes. La capacidad de carga útil de cada uno de los equipos es de 85 toneladas.

El equipamiento, que tuvo como destino una planta de fabricación de combustibles sólidos en Sanchoño, permitirá, según explican fuentes de Innergy, un cambio del proceso productivo de la instalación para evitar emisiones de CO₂, estabilizar los precios de la energía y modernizar la sala de calderas con equipos de última generación al disponer de un equipo que hace posible una automatización completa de la instalación y su control por un *smartphone* conectado a internet.

CARGADORES

Saggas cuadruplica sus flujos de GNL en Sagunto con mayor operativa terrestre

ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto

La planta regasificadora de Saggas en el puerto de Sagunto ha cuadruplicado sus flujos de gas natural licuado (GNL) en los cinco primeros meses del año, según las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Valencia. En este periodo, la planta canalizó un tráfico de 434.917 toneladas, un 257 por ciento más que en idéntico periodo de 2019.

La irregularidad en las descargas durante el primer tercio del pasado año en la planta ubicada en la segunda dársena del recinto, sin operaciones en los meses de enero, febrero y mayo, están detrás de este importante aumento de los flujos de gas natural licuado en la instalación propiedad de Enagás, Osaka Gas y Oman Oil Company. Saggas gestionó un volumen de 1.548.822 toneladas en 2019 con la descarga de 23 metaneros, gracias al fuerte comportamiento de los flujos en el segundo tercio del año. La instalación viene reforzando sus flujos terrestres para el aprovisionamiento de buques en diferentes puertos españoles de su entorno. En 2019 realizó la carga de 4.482 cisternas con 84.683 toneladas, una cifra que supone un incremento del 20 por ciento respecto a 2018 cuando cargó 3.743 cisternas.

La planta realizó en enero de 2020 su primera operación de exportación de GNL a pequeña escala (*small scale*) con la carga de 3.213 toneladas de gas natural licuado por vía marítima.

CARRETERA

Transportes Portuarios y Logistainer abren nueva base operativa en Valencia

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Transportes Portuarios y Logistainer han abierto una nueva base para centralizar sus operaciones de acarreo de contenedores en la provincia de Valencia.

Ambos operadores han estrenado oficinas en el Polígono Industrial La Mina en la localidad de Paiporta, a solo diez kilómetros del puerto de Valencia, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI, Eric Loizou, director de desarrollo de negocio. La base permite mejorar su ubicación respecto a clientes y proveedores y una mayor amplitud para la

plantilla. Asimismo, las nuevas instalaciones, con una superficie de 1.000 metros cuadrados, disponen de un almacén auxiliar que permite "de forma puntual" a la compañía ofrecer servicios de *cross-docking*, con el consolidado y desconsolidado de carga seca en contenedores.

Loizou ha explicado que con la nueva base en Valencia "vamos a poder seguir dando un servicio al cliente que roce la excelencia, más personalizado y concreto, con determinadas facilidades puntuales, como es la del almacén auxiliar adaptado a un *handling* específico para deter-



Nuevas instalaciones de Transportes Portuarios y Logistainer en Paiporta (Valencia).

minados clientes" en la zona. En el negocio del transporte portuario el operador dispone de una flota de más de 100 tractoras y remolques dedicadas al acarreo de cualquier

tipo de contenedor, principalmente en las dársenas de Barcelona, Tarragona, Valencia y Algeciras, en la que ya ha introducido unidades de GNL y GNC.

El País Vasco firma 5.955 contratos en logística en junio, frente a los 3.826 de mayo, con un crecimiento del 55%, casi 40 puntos más que la media nacional, según Randstad

SLP prevé invertir 1,5 millones en el puerto de Bilbao para reducir la huella ambiental

Presenta una reordenación espacial de la concesión del Muelle AZ-2, que contempla la instalación de un sistema de descarga y apile automático en el tráfico de pulverulentos

► SLP prevé invertir 1,5 millones en el puerto de Bilbao para reducir la huella ambiental. El operador presenta una reordenación espacial de la concesión del Muelle AZ-2, que contempla la instalación de un sistema de descarga y apile automático para el tráfico de pulverulentos, trasladando al AZ-1 la carga de importación, sobre todo chatarras.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La empresa Servicios Logísticos Portuarios (SLP), estibadora, consignataria y agente de línea regular que opera en el puerto de Bilbao, contempla nuevas inversiones para reducir la huella ambiental en la dársena vasca.

El operador prevé instalar en su concesión del Muelle AZ-2 de la zona de ampliación una cinta de descarga y apile automático para aminorar las emisiones de partículas y polvo generadas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos pulverulentos, según ha podido saber este periódico. La instalación, con un presupuesto estimado de 1,5 millones de euros, contará con un sistema que aportará humedad al producto.

El proyecto se enmarca dentro de la reordenación espacial solicitada por SLP en su terminal del Muelle AZ-2, por motivos operativos y de explotación, manteniendo el actual desti-



Vista aérea de las actuales instalaciones de SLP en el Muelle AZ-2 del puerto de Bilbao.

no concesional. La petición de la estibadora responde al acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que en su sesión del 4 de abril del pasado año declaró la necesidad de rescatar parcialmente una superficie de 10.000 metros cuadrados vinculada a la concesión de SLP en el Muelle AZ-2, de los 30.000 metros cuadrados que dispone. La decisión incluía el traslado de la actividad asociada a los tráficos de graneles sólidos pulverulentos a un nuevo ámbito concesional en el Muelle AZ-1. En concreto, en la parcela

ocupada anteriormente por Fertiberia, “al disponer de los requerimientos y condiciones necesarias para acoger este tipo de actividad”, según señalan desde la entidad portuaria, que considera “incompatible” este tipo de tráfico con el resto de usuarios colindantes, sobre todo tras las sucesivas implantaciones en esta zona portuaria, caso de Haisea Wind, Lointek Heavy Industries y Cronimet Hispania.

Sin embargo, SLP considera que la nueva ubicación no cuenta con la misma equivalencia espacial y operativa para el desarrollo de la acti-

vidad indicada. Según apunta el operador, para el tráfico de arenas, que se ha disparado en los últimos años hasta alcanzar las 800.000 toneladas anuales, se requiere una superficie de 16.000 metros cuadrados. Además, añaden desde SLP, la línea de atraque de 100 metros del Muelle AZ-1, compartido con Ineos Sulphur Chemicals Spain, frente a

Trasladará al Muelle AZ-1 el tráfico de importación

los 300 metros del Muelle AZ-2, impide operar dos y tres barcos de forma simultánea, lastrando la competitividad del servicio. Por ello, la compañía ha presentado una nueva ordenación espacial en su concesión del Muelle AZ-2, que ha elaborado la consultora Abaco. La actuación, que incluye la ya mencionada instalación de un sistema de descarga y apile automático, contempla el traslado del tráfico de arenas a la zona de la concesión actual más cercana al AZ-1, derivando a la nueva superficie concesional en el Muelle AZ-1 el tráfico de importación, sobre todo chatarras, con un régimen de atraque preferente.

SLP cerró 2019 con un tráfico próximo a los 2,3 millones de toneladas.

MARÍTIMO

Uniport organiza un taller digital con México para afianzar lazos comerciales

A. ALDAY. Bilbao

Uniport, la asociación/clúster del puerto de Bilbao, que integra a 135 empresas, organizó el 30 de junio su primera acción comercial en formato digital, acorde con la ‘nueva normalidad’. El destino elegido, que ya estaba programado celebrar de forma presencial en mayo, pero que tuvo que ser aplazado por la pandemia, fue México. El objetivo: reforzar los estrechos lazos comerciales que ya existen con los cargadores mexicanos, tras seis misiones y visitas comerciales, y “hacer visibles las ventajas competitivas que ofrece

Bilbao para nuevos tráficos”, según destacó la directora general de Uniport, Inmaculada Ugarteche, durante la introducción del taller digital. En 2019, el puerto de Bilbao canalizó más de 2,3 millones de toneladas con origen o destino México, lo que supone cerca del 26 por ciento del comercio exterior español con el país norteamericano y más del 85 por ciento de su zona de influencia. Un día antes, también por vía telemática, la asociación celebró su Asamblea General, que puso el foco en la actual situación por la que atraviesa el sector y la preocupa-



Loroño, Varona, Jaber, Barkala y Ugarteche, parte del Comité Ejecutivo de UniportBilbao.

ción por la incertidumbre comercial internacional. Su presidente, Jaber Bringas, hizo un llamamiento a las entidades competentes para que “colaboren en la simplificación

de procesos, que eviten trámites administrativos duplicados o dispongan de los recursos operativos necesarios” para facilitar las operaciones del transporte.

Nueva edición del Manual del Transporte

La Fundación Guitrans Fundazioa presenta una nueva edición del Manual del Transporte, que recoge las principales novedades en el transporte por carretera

El aeropuerto de Vitoria aguanta el tipo

El tráfico de carga aérea en Vitoria registró un descenso del 6,1% en junio, frente a la caída media del conjunto de aeropuertos españoles de la red Aena que superó el 41%



La ACBE celebra su Junta General de cierre de año con el Covid como telón de fondo

La Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE) celebró el pasado 6 de julio la Junta General de cierre de ejercicio, con la incertidumbre por el impacto del Covid-19 en el comercio global como telón de fondo. En el transcurso de la reunión, la asociación renovó la composición de su Junta Directiva. Virginia Navarro (Containerships) ha tomado el timón, en sustitución de Carlos Lobato, convirtiéndose en la primera mujer en dirigir la ACBE en sus 98 años de historia, en la que ha tenido veinticuatro antecesores. Además, también se aprobó el nombramiento de Juan de Castro Chausson (A. Pérez y Cía) como nuevo vicepresidente, acompañando a Gorka Zabala (Bergé Marítima Bilbao). Con anterioridad, la Junta General aprobó las cuentas del pasado ejercicio y los presupuestos de 2020.

GM Fuel Service, DBA Bilbao Port y Petronor, de pesca en Punta Sollana

Las tres empresas pujan por la concesión de una parcela en la zona industrial del puerto de Bilbao, que dispone de 46.700 m²

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La última parcela de la zona industrial del puerto de Bilbao en Punta Sollana, con una superficie de 46.700 metros cuadrados, ha despertado un gran interés.

Tres son, finalmente, las empresas que han presentado ofertas para optar a su concesión: GM Fuel Service, Petronor y DBA Bilbao Port. La actividad a desarrollar será la de una terminal logístico-industrial o de graneles líquidos, incluyendo en ambos casos todo tipo de servicios asociados y complementarios, siempre que las operaciones previstas generen tráfico de entrada o salida de mercancías por vía marítima a través del puerto de Bilbao, según se recoge en el pliego de bases del concurso, cuya tramitación se reanudó en junio tras quedar suspendida por la declaración del estado de alarma.

El pasado 6 de julio, la mesa de contratación procedió en acto público a la apertura de las proposiciones económicas.

La adjudicación podría tratarse en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, previsto para el próximo 29 de julio, una vez analizadas las propuestas presentadas.

La adjudicación podría tratarse en el próximo Consejo de la Autoridad Portuaria

GM Fuel Service, cuyo interés por desembarcar en el puerto de Bilbao derivó en la convocatoria de este concurso, proyecta construir una terminal de graneles líquidos. El

El tráfico previsto oscila entre 282.000 y 945.000 toneladas-año

operador petrolífero, cuya área de influencia se desarrolla principalmente en el norte y la zona del mediterráneo, solicita un plazo de concesión de 40 años, el máximo

previsto, y compromete un tráfico de 350.000 toneladas anuales.

Por su parte, Petronor, principal cliente de la dársena vasca, proyecta desarrollar en esta zona una terminal logístico-industrial. La refinería, del grupo Repsol, que recientemente anunció dos grandes proyectos de reducción de emisiones con una inversión de 80 millones de euros, contempla un tráfico de 282.000 toneladas al año. Además, pide un plazo de concesión de 30 años.

Por último, DBA Bilbao Port, que a mediados del año 2018 estrenó una terminal de almacenamiento de combustibles en el puerto de Bilbao, también ha mostrado su interés por

esta parcela para afianzar su actividad en la dársena. La filial del holding empresarial de hidrocarburos Grupo Hafesa prevé un tráfico anual de 945.000 toneladas y solicita un plazo de concesión de 21 años.

En concreto, la compañía proyecta construir una nueva terminal, contigua a sus instalaciones actuales, para el almacenamiento de energías renovables e hidrocarburos, según avanzó el operador a través de un comunicado. Las nuevas instalaciones ampliarían su capacidad de almacenamiento en el puerto en un 500 por ciento hasta los 315.000 metros cúbicos. El proyecto, desarrollado por la ingeniería IDOM Consulting, Engineering, Architecture, con experiencia en trabajos para el sector *oil&gas*, absorberá una inversión próxima a los 40 millones de euros. DBA Bilbao Port, que cuenta actualmente con una concesión de 22.000 metros cuadrados en Punta Sollana, registró el pasado año una actividad de más de 160.000 toneladas, con previsiones de superar las 200.000 toneladas este año, según recoge el mismo comunicado de la compañía.



TOROYBETOLAZA

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs
Bilbao | Pasajes | Gijón | Avilés | Azuqueca de Henares

Tel. +34 94 425 26 00 • email: consignaciones@torobe.com

www.torobe.com



Asetra organiza en Gijón un curso que se inicia el 17 de agosto de CAP inicial de mercancías, para obtener el permiso C o E, y de mercancías peligrosas

Kaleido Logistics se refuerza en Vigo con 49.000 m2 en concesión

El operador gallego logra una parcela en el muelle Transversal con un plazo de 35 años para mercancía general convencional

► La Autoridad Portuaria de Vigo ha aprobado otorgar a Kaleido Logistics una concesión de 49.000 metros cuadrados situada en el muelle Transversal, con un plazo de 35 años, para destinarla como terminal de tráfico de mercancía general convencional. El operador moverá un volumen mínimo anual de 230.000 toneladas.

IÑAKI EGUIA. Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo ha aprobado otorgar a Kaleido Logistics la concesión de una parcela con una superficie de 49.000 metros cuadrados en el muelle Transversal, con un plazo de 35 años, para destinarla como terminal de tráfico de mercancía general convencional. Kaleido Logistics fue la única oferta que se presentó el pasado mes de febrero al concurso convocado, a finales del pasado año, por la entidad portuaria que preside Enrique López Veiga para gestionar una superficie de 49.000 metros cuadrados en el muelle Transversal. Entre los requisitos para optar a operar en esta terminal destacaba el generar un tráfico mínimo anual de 230.000 toneladas de mercancía general convencional.

El proceso administrativo de la Autoridad Portuaria de Vigo para la adjudicación de la concesión de la terminal de Transversal ha estado paralizado durante los últimos meses por la pandemia del Covid-19.



Operativa de Kaleido Logistics en el muelle Transversal del puerto de Vigo

La concesión otorgada a Kaleido Logistics ha sido una de las primeras aprobadas tras el estado de alarma por la entidad que preside Enrique López Veiga para reactivar los tráficos del puerto de Vigo. Las mercancías en la dársena gallega han registrado un retroceso de un 7,3 por ciento en los cinco primeros meses de este año respecto al mismo periodo de 2019.

La compañía proyecta unas inversiones de 1,2 millones para optimizar la operativa

La concesión posibilita a Kaleido Logistics concentrar sus movimientos de granito, mármol, aluminio, bobinas de acero o madera, optimizando la operativa con unas inversiones de 1,2 millones de euros en la terminal. Además, la gestión de la parcela permitirá atraer tráficos de equipamiento eólico y otras cargas de proyecto. La Autoridad Portuaria de Vigo presentó un informe, antes de la pandemia, en la que estimaba un crecimiento anual del 3 por ciento hasta el 2025 para la mercancía general convencional manipulada en los muelles de Comercio, Transversal y Arenal, que en 2019 alcanzó las 320.000 toneladas.

EXPRESS

Seur abre una nave de 4.000 m2 en Santiago de Compostela

Seur ha puesto en marcha su nueva nave en Santiago de Compostela, que cuadruplica la superficie de las anteriores instalaciones. El nuevo complejo del operador de transporte urgente dispone de 4.050 metros cuadrados y está localizado en el polígono empresarial A Sionlla, que enlaza con la autopista norte-sur de Galicia y el aeropuerto de Santiago. Con este nuevo centro, Seur amplía de 29 a 45 repartidores su plantilla, con el objetivo de multiplicar sus expediciones. La nave cuenta con los últimos sistemas de prevención de incendios y control de acceso.

POLÍTICA

Zona Franca de Vigo realizará un parking para camiones del Grupo PSA

Zona Franca de Vigo proyecta habilitar un aparcamiento de camiones para los transportistas que prestan servicio en la factoría de automóviles del grupo PSA en Balaídos. El consorcio que dirige David Regades adquirirá una parcela de 13.000 metros cuadrados que acogerá el *parking* de 2.700 metros cuadrados, con capacidad para 63 vehículos pesados. ZFV invertirá 1,1 millones de euros en la instalación que estará operativa a partir del próximo año. Por otra parte, el Ayuntamiento de Vigo y ZFV han firmado un acuerdo para ampliar el polígono industrial Balaídos, y adaptarlo a las nuevas necesidades de la industria de automoción.

MARÍTIMO

Erhardt Proyectos coordina una carga especial desde el puerto de A Coruña

TRANSPORTE XXI. A Coruña

Erhardt Proyectos coordina desde el puerto exterior de A Coruña el envío de una carga especial con destino a la dársena rumana de Constanza. La operativa consiste en el transporte de más de quinientas piezas, de entre 16 y 24 metros de longitud y un peso de 11 a 45 toneladas cada una, que conforman la estructura de un puente ferroviario que será ensamblado en Rumanía. Terminales Marítimos de Galicia (TMGA), empresa participada por

Erhardt, realiza las labores de estiba y trincaje de la carga especial en el buque de "Kate C", de 106 metros de eslora y atracado en su terminal de Punta Langosteira.

La empresa Horta Coslada ha fabricado la estructura metálica para el puente ferroviario de Rumanía en sus instalaciones en el polígono industrial de Sabón de Arteixo, situadas en las inmediaciones del puerto exterior.

"Erhardt Proyectos, que incorporó a principios de este año los departa-



Imagen del embarque de las piezas del puente ferroviario por parte de TMGA.

mentos de Ingeniería *in House* y Fletamento a la carta, ha ampliado su portfolio de servicios en el sector de la carga de proyectos industriales y se ha posicionado como una

marca de integradora de las actividades que realizan las diferentes compañías del grupo", según asegura Igor Muñiz, director general de la compañía.

Dayjo incorpora nueve vehículos a su flota

El transportista gallego especializado en la carga para la industria del automóvil ha incorporado nueve cabezas tractoras dentro de su plan de renovación de la flota

Ayudas del puerto coruñés por Covid-19

La entidad que preside Enrique Losada ha aprobado medidas con un impacto de más de un millón de euros para apoyar a las empresas afectadas por la pandemia

Codebas crece con el tráfico de graneles del puerto de A Coruña

La cooperativa gallega renovará en el bienio 2019-2020 la mitad de sus vehículos propios

► Cooperativa de Camiones Basculantes (Codebas) está manteniendo durante los últimos años una trayectoria de crecimiento de su actividad, centrada en su mayor parte en los tráficos de graneles sólidos del puerto de A Coruña, que complementa con la carga general. El operador gallego renovará el bienio 2019-2020 la mitad de su flota propia.

IÑAKI EGUÍA. A Coruña

Cooperativa de Camiones Basculantes (Codebas) está manteniendo durante los últimos años una trayectoria de crecimiento de su actividad, que en su mayor parte está centrada en los tráficos de graneles sólidos procedentes de la descarga de buques en el puerto de A Coruña, y que complementa con la carga general. La sociedad ha registrado una cifra de negocio de 5,9 millones de euros en 2018, un volumen que supone un crecimiento del 12,2 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

El operador gallego de transporte por carretera, que tiene su sede en una nave situada en el muelle de Oza en la dársena interior de A Coruña, renovará durante el bienio 2019-2020 la mitad de su flota propia

formada por 60 cabezas tractoras y 80 semirremolques, de los cuales 60 son bañeras y los 20 restantes *tautliners*.

La cooperativa gallega, sociedad surgida en 1965 y que en la actualidad cuenta con 50 socios, realiza el acarreo de cereales, áridos, carbón

La cooperativa gallega tiene actualmente 50 socios

o azufre para clientes como Repsol, Ferroatlántica, Alcoa, o Bioetanol de Galicia. Además, el transportista, con sede en A Coruña, complementa su actividad con la mercancía general, una actividad en la que



La cooperativa dispone de una flota propia formada por 60 tractoras y 80 semirremolques.

COOPERATIVA DE CAMIONES BASCULANTES CODEBAS SC						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	5,95	5,30	+12%	5,42	4,97	3,84
Ebitda	0,02	0,02	-26%	0,06	0,01	0,04
Resultado del ejercicio	0,01	0,01	+60%	0,04	0,00	0,02
Total activo	3,08	3,56	-14%	2,56	2,93	2,18
Patrimonio neto	0,16	0,15	+11%	0,15	0,09	0,06

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

contempla seguir creciendo con la diversificación de nuevas cargas industriales.

Codebas mejoró su operativa durante el pasado año tras implantar una solución informática de gestión integral (ERP). Este proyecto contó con el apoyo del programa TIC Cámaras de la Cámara de Comercio de A Coruña, destinado a mejorar las tecnologías de la información de las

empresas, y que está financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder).

Las cooperativas gallegas Codebas y Transpuerto, también especializada en el transporte de graneles, disponen en el puerto de A Coruña de una gasolinera y de una máquina de lavado para los camiones que cargan las mercancías pulverulentas en esta dársena.

POLÍTICA

El transporte por carretera aporta el 7% de la recaudación fiscal en Navarra

IÑAKI EGUÍA. Pamplona

El transporte y la logística representa en Navarra un 4,25 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB), con 862 millones de euros, y contribuye con el 7 por ciento de la recaudación fiscal total, con 275 millones de euros, según revela el estudio presentado por Tradisna y elaborado por PKF Attest.

La asociación de transportistas de Navarra ha hecho público el informe fiscal de 2019 en un contexto en el que el Gobierno de la Comunidad Foral plantea implantar cinco peajes a los vehículos pesados en las carreteras de alta capacidad que actualmente no están concesionadas (A-10, A-15, N-121-A, A-1 y A-68), para recaudar otros 45 millones de

euros adicionales. El informe de Tradisna detalla que el transporte de mercancías aporta actualmente 12,6 millones de euros anuales en peajes en Navarra. Sin embargo, la mayor contribución a la Hacienda foral proviene del impuesto sobre hidrocarburos, con 102,5 millones de euros, seguidos por el IVA, con 72,3 millones de euros, y la Seguridad Social, con 39,2 millones de euros.

Otras partidas destacadas que aporta el transporte por carretera de Navarra son el IRPF, con 19,1 millones de euros; el Impuesto sobre Sociedades, con 10,1 millones; el Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica, con 7,7 millones, y la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), con 5,4 millones.

La asociación Tradisna advierte de que la implantación de los nuevos peajes a los camiones "sería una medida perjudicial, por el incremento de los costes de explotación; discriminatoria por no afectar a todos los vehículos; e injusta, porque ya se aporta una cantidad suficiente a las arcas públicas".

CARRETERA

Tafatrans destaca que la digitalización es clave para impulsar el negocio de última milla

IÑAKI EGUÍA. Noáin

Tafatrans Logística y Servicios está logrando un fuerte crecimiento de su negocio, siendo la transformación digital, junto con el desarrollo de los equipos, las principales palancas, según ha destacado su director general, Miguel Suárez, en una jornada sobre Industria 4.0, organizada por el Servicio Navarro de Empleo y la Confederación de Empresarios de Navarra (CEN).

La compañía, fundada en 1987, ha tenido la carga completa como su principal actividad. La transformación digital ha permitido impulsar su negocio de palettería, mensajería, taxi industrial y logística y almacenaje. El transportista, con sede en Noáin, ha realizado este proceso

para aumentar su eficiencia en la última milla con el asesoramiento del CEN, Aticus y Axioma. Tafatrans implantó un sistema de planificación de recursos empresariales (ERP), que simplifica los procesos administrativos, y posibilita obtener y analizar datos con los que visibilizar la rentabilidad de las diferentes líneas de negocio. Miguel Suárez destaca que el proceso continúa, teniendo entre sus próximos retos la documentación electrónica (e-CMR), la trazabilidad y nuevos servicios de valor añadido para los clientes. Además, ha asegurado que con las herramientas tecnológicas la compañía "estaba preparada para mantener su operativa con plena normalidad en la reciente crisis de la pandemia del Covid-19, y dar respuesta al fuerte crecimiento del comercio electrónico experimentado en los últimos meses". Tafatrans, que está integrado en las redes de palettería de Pall-Ex y de mensajería de GLS, generó en 2018 un negocio de 7,9 millones de euros, un 33 por ciento más que en el ejercicio anterior, según el Registro Mercantil.

El operador Multirail recupera su servicio ferroviario semanal entre las terminales intermodales de La Negrilla (Sevilla) y las de Tarragona y Morrot (Barcelona)

Algeciras ganará pulmón intermodal en 2022 con el futuro 'puerto seco' en ZAL San Roque

La Junta prioriza las obras del proyecto, bajo una inversión de 22,5 millones de euros, que flexibilizará las operaciones de la terminal de Adif con un depósito de 30.000 m²

► Algeciras ganará pulmón intermodal en 2022, una vez esté finalizado el futuro 'puerto seco' que se ubicará en ZAL San Roque. La Junta de Andalucía está priorizando las obras del proyecto, con una inversión de 22,5 millones, que flexibilizará las operaciones de la terminal de Adif en San Roque con un depósito de 30.000 metros cuadrados.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Bahía de Algeciras ganará pulmón intermodal en 2022, una vez concluyan las obras de construcción del futuro 'puerto seco' que se ubicará en la superficie de la Zona de Actividades Logísticas de San Roque, a 18 kilómetros de distancia de las terminales interiores de la dársena española.

El proyecto, que parte de una iniciativa de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía presentada a la naviera Maersk Line, "es un prioridad estratégica para la Junta", según han confirmado fuentes del organismo a TRANSPORTE XXI.

De esta forma, la Agencia Pública ha arrancado con el calendario de actuaciones para acometer la inversión, valorada en 22,4 millones de euros, y que consiste en la construcción de un complejo intermodal ubicado en San Roque. Este optimizará las actuales instalaciones de la terminal ferroviaria de Adif, mejorando el servicio con la instalación ferropuertuaria de Isla Verde Exterior en Bahía de Algeciras.

El objetivo es complementar la instalación de Adif en San Roque habilitando un depósito de contenedores enfrente de la terminal.

La definición de la futura plataforma está condicionada esencialmente por la geometría de la vía de ferrocarril, apta para trenes de 750 metros, y la instalación futura de unos puentes grúa que darán servicio a la zona intermodal. La plataforma tendrá forma cuasi rectangular, con unos 965 metros de longitud por 105 metros de anchura. Las obras se van a acometer en dos proyectos consecutivos. Debido a la

"Este proyecto está basado en decidir si Algeciras es algo más que transbordo"



Imagen virtual de la futura zona intermodal que la Agencia Pública Puertos de Andalucía va a construir en ZAL San Roque.

Foto: APPA

Características y plazos

El 'puerto seco' dispondrá de una zona de apilado de contenedores de 30.000 metros cuadrados en las 12 hectáreas del proyecto. El patio de maniobras quedará fuera de la concesión. El 'depot' estará unido a la terminal ferroviaria de San Roque por un vial terrestre interno.

El 'depot' dispondrá de una configuración inicial a 3 alturas, con los contenedores horizontales a la vía ferroviaria. Esto permite una capacidad de almacenamiento de 2.850 TEUs, según el proyecto que se maneja actualmente, lo que supondría una rotación de 200.000 TEUs anuales por la plataforma.

La hoja de ruta de la instalación ha comenzado con la licitación de la urbanización, cuyas obras se inician en septiembre durante 10 meses para, a continuación, realizar el hormigonado del *lay-out* de la plataforma durante ocho meses. El futuro concesionario podría iniciar la explotación en el ejercicio 2022.

complejidad geotécnica del terreno, el primer proyecto, bajo una inversión de 6,7 millones de euros, comprende la urbanización y hormigonado de la plataforma. La segunda fase, por un importe de 15,7 millones de euros, consistirá en la ejecución de los firmes de la plataforma, así como todas las instalaciones necesarias para la realización de las actividades intermodales.

El origen del proyecto se remonta al año 2011, cuando el organismo portuario de la Junta alcanzó un acuerdo de interoperabilidad con Adif, "porque no tenía sentido dos terminales, una enfrente de otra, para

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO IMPORT-EXPORT DE CONTENEDORES EN ALGECIRAS



Datos en miles de TEUs. Incluye contenedores vacíos. Elaboración: TXXI. Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras

que la futura zona intermodal fuera gestionada conjuntamente en su momento por Adif y la Agencia Pública de Puertos, que es la propietaria del suelo en San Roque". Desde Puertos de Andalucía se indica que "nuestro objetivo ha sido dar un paso más, no solo ofrecer suelo a los operadores, dada la congestión que hay en el puerto de Algeciras desde el año 2015".

Medios empresariales consultados por TRANSPORTE XXI explican que "el proyecto gustó mucho a Maersk, que incluso llegó a valorar invertir 20 millones de euros que lograba amortizar en solo seis meses, pero, de repente, decidieron no llevarlo a cabo". Estos medios explican que la multinacional confirmaba hace solo dos meses que se mantenía esta negativa, por el momento, "dada la incertidumbre del mercado, aunque Algeciras siempre está presente en todos los planes *inland* de la danesa". Puertos de Andalucía explica que de acuerdo a la evolución del tráfi-

co, "este proyecto no está basado en la congestión, sino en decidir si Algeciras es algo más que un puerto de transbordo para las navieras, si solo es un intercambiador y no hay interés por hacer valor añadido". Algeciras genera un flujo anual de contenedores llenos import-export de más de 400.000 TEUs.

Por ello, la agencia ha decidido sacar adelante el 'puerto seco' en solitario para empezar a encontrar a medio plazo un concesionario que explote las instalaciones.

De hecho, el organismo valora la proyección intermodal de grupos como Alonso o TTT-A, "ya que nuestra plataforma va ligada y es encajable con sus intereses". Explican que "si sacamos adelante el proyecto y se mejora la línea ferroviaria, Algeciras tiene una gran oportunidad intermodal", aunque en el fondo no descartan que "Maersk vuelva a valorar el proyecto, sobre todo, teniendo en cuenta la estrategia trazada por su competidor MSC en la Península Ibérica".

TTI-A apuesta por flexibilizar el transporte

Diálogo abierto entre la asociación de transportistas de Algeciras y la terminal TTI-A para reducir los tiempos de espera para la recogida de contenedores en la instalación

Domingo Giménez invertirá en Motril

Hormigones Domingo Giménez solicita modificar su concesión en Motril para almacenar cenizas volantes, adiciones del cemento y expedir producto ensacado

Adif trabaja en la vía entre Algeciras y Zaragoza para la autopista ferroviaria

El objetivo es arrancar un tren con remolques en 2023, que sea competitivo para flotistas como Trans Sesé, Carreras y Marcotran

► Adif está trabajando en la mejora de la vía entre Algeciras y Zaragoza para poner en marcha una autopista ferroviaria, un proyecto que ha sido calificado como prioritario por el Gobierno. El objetivo es arrancar un tren regular en 2023, un convoy competitivo para operadores como Trans Sesé, Carreras y Marcotran que ya suben flujos al intermodal.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Adif está trabajando en el análisis de los gálibos del trazado entre Algeciras y Zaragoza para dar viabilidad a una autopista ferroviaria que impulsa junto a la Autoridad Portuaria de Algeciras y el organismo Aragón Plataforma Logística. El proyecto ha sido calificado como prioritario por el Gobierno.

Jaime Escobar, director de Estrategia e Innovación de Aragón Plataforma Logística (APL), indicó en una jornada organizada por el Propeller Club de Algeciras que, en la actualidad, se están revisando cuatro túneles y que "no habría que sumar más apartaderos para trenes de mercancías si no se apuesta por ir a composiciones más grandes". Según los técnicos de Adif, solo haría falta acondicionar siete túneles en todo el trazado, dos entre Algeciras y Madrid y cinco entre Madrid y Zaragoza.

Con este escenario, Escobar explicó que, salvo por los gálibos, "la



Una caja móvil de Marcotran en la terminal ferropuertuaria de Algeciras.

Foto: APBA

infraestructura permitiría el establecimiento de la autopista ferroviaria, cuyo lanzamiento con tráfico regular se situaría entre finales del año 2022 y principios de 2023.

Aragón concentra un flujo anual de más de 300.000 TEUs

El directivo de APL indicó que "la infraestructura lineal existe (1.074 kilómetros en ancho ibérico) y que con una composición de tren de 550 metros de longitud es suficiente

para verificar que es factible". La autopista ferroviaria ayudaría a potenciar los flujos que hoy se mueven en el mercado de Aragón, alrededor de 300.000 TEUs anuales, apostando por un tren mixto de semirremolques P-400 y contenedores, convoyes para los que las terminales de Isla Verde Exterior y Plaza están preparadas. Los sectores más beneficiados serán las mercancías agroalimentarias, textiles y confección y sector del automóvil. El gran objetivo es arrancar un tren de remolques en 2023, un convoy competitivo para flotistas como Trans Sesé, Carreras y Marcotran, las empresas de mayor potencial intermodal de Aragón.

MARÍTIMO

Portillo refuerza su operativa en Sevilla para los graneles agroalimentarios

A.M. Sevilla

Agencia Marítima Portillo ha reforzado su operativa para mejorar los flujos de graneles agroalimentarios (cereales) que pasan por el puerto de Sevilla, tráfico que mantiene un buen comportamiento por el enclave pese a la pandemia del Covid-19. Estos tráfico serán objeto de impulso por parte de la Autoridad Portuaria con nuevas bonificaciones en las tasas portuarias en 2021.

Portillo ha apostado por flexibilizar la operativa con una grúa hidráulica, un equipo inédito en la rada. La máquina, fabricada por Mantsinen, es el modelo 140-R que trabaja sobre orugas, una cabria que permite una operativa de carga y descarga de mercancías más rápida y precisa, con una velocidad de 100-120 ciclos por hora para el movimiento de productos agroalimentarios como cereales, harinas y piensos, entre otras mercancías. La grúa ha supuesto una inversión de 1,75 millones de euros.

Portillo, de larga tradición en la dársena, es un operador diversificado en el negocio marítimo y logístico. Opera una terminal polivalente, bajo una superficie total de 18.500 metros cuadrados, situada en la margen izquierda del canal de Alfonso XIII, cuyo plazo concesional ha solicitado ampliar. Dispone en la Dársena del Cuarto de 10.000 metros cuadrados para almacén de mercancías gestionado por su filial Almacenes y Depósitos Portuarios.

MARÍTIMO

Sevitrade logra la mejora de seguridad de su terminal para líquidos de Sevilla

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Sevitrade ha logrado la mejora de la seguridad en el atraque de buques de su terminal logística para graneles líquidos ubicada en el puerto de Sevilla. La Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona, acaba de completar una inversión de 114.000 euros que ha permitido un nuevo balizamiento de la Dársena del Cuarto, con la incorporación de siete nuevas boyas en una zona que con anterioridad no contaba con ayudas a la navegación, así como otros elementos para una mejor navegabilidad de los buques en la

Ría del Guadalquivir. Las boyas, colocadas por la empresa Aguayo Instalaciones Submarinas, forman parte de un contrato que fue adjudicado por el puerto a la firma Almarín, Equipos y Servicios Portuarios. Fuentes de Sevitrade han explicado que con las nuevas ayudas a la navegación "se aumentará la seguridad en las maniobras de acceso y salida que los prácticos llevan a cabo en la terminal de líquidos", por la que pasaron durante 2019 más de 50 buques cisterna. En la Dársena del Cuarto, Sevitrade dispone de una terminal portuaria



Un buque operando en la terminal logística de líquidos de Sevitrade.

Foto: Sevitrade

con una superficie de 11.300 metros cuadrados, con un área de logística vinculada de 23.850 metros cuadrados. Su espacio de almacenamiento es de 63.600 metros cuadrados,

según los datos de la Autoridad Portuaria. En 2019, el operador movió 900.000 toneladas en la rada sevillana de las que un 70 por ciento fueron graneles sólidos.

El gigante chino Cosco Shipping firma un acuerdo con el conglomerado de *ecommerce* Alibaba y su filial tecnológica Ant Group para desarrollar aplicaciones de *Blockchain*

El Covid-19, un torpedo en la línea de flotación de las empresas de transporte por carretera

La IRU prevé un recorte en la facturación del sector en torno al 18% a lo largo de este ejercicio, lo que supondría una disminución en los ingresos de más de 550.000 millones

► El Covid-19 ha asestado un duro golpe a las empresas de transporte por carretera. La IRU augura este año un recorte en la facturación en torno al 18 por ciento, es decir, un descenso de las ventas de más de 550.000 millones, debido a las restricciones y la recesión económica por la pandemia. En España, la caída rondará los 5.000 millones.

ALFREDO ESCOLAR. Bruselas

Cerca de 3,5 millones de empresas de transporte por carretera de todo el mundo afrontarán durante este año unas pérdidas financieras sin precedentes como consecuencia de las limitaciones generales impuestas por la pandemia, según un informe elaborado por la International Road Union (IRU).

En términos generales, se estima que las compañías recortarán su facturación a lo largo del ejercicio en torno al 18 por ciento, lo que supondría un recorte de los ingresos de más de 550.000 millones de euros (ver cuadro adjunto).

“Estos datos son alarmantes”, según advirtió Umberto de Pretto, secretario general de la IRU, tras reiterar que “los servicios de transporte por carretera son fundamentales para las economías y las comunidades en todas partes”. De Pretto recordó, en este sentido, que “todas las empresas de transporte por carretera que quiebren afectarán a la movilidad de personas y mercancías”.

Lógicamente, los efectos de la crisis del Covid-19 golpearán de forma



El transporte por carretera en España registrará en 2020 una caída del 17% en sus ventas.

IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN 2020

Epígrafe	Recorte ventas	Variación %20/19	Epígrafe	Recorte ventas	Variación %20/19
África Subsahariana	6.000	-11%	Sudamérica	29.000	-20%
Norteamérica	72.000	-12%	Asia-Pacífico	338.000	-21%
Europa	64.000	-17%	Oriente Medio + África del Norte	20.000	-22%
Euroasia	22.000	-18%			

Datos en millones de euros. Fuente: IRU Elaboración: TRANSPORTE XXI

diferente dependiendo de la ubicación geográfica.

Entre las zonas que se calcula que más fuertemente serán afectadas, según los datos recogidos entre las 78 mayores economías del país, destacan China y Argentina, a las que la crisis podría afectar hasta en un 30 por ciento en su facturación. Oriente Medio y norte de África podrían verse afectadas en un 22 por ciento.

Por su parte, en Europa el transporte por carretera dejará de facturar 64.000 millones de euros a lo largo de este año, lo que significa una caída del 17 por ciento.

En el caso de España, este recorte en las ventas supondría unas pérdidas para las empresas de unos 5.000 millones de euros, según informa la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic). “Estas pérdidas financieras no tienen pre-

cedentes, y si la Administración no impulsa de modo inmediato la colaboración público-privada, la destrucción del tejido empresarial será devastadora en este sector, del que España es uno de los principales líderes europeos”, asegura Ramón Valdivia, director general de Astic.

MÁS RESTRICCIONES QUE APOYOS

Las empresas de transporte consultadas por la IRU han destacado que durante la pandemia, aún no finalizada, se aplicaron más restricciones que medidas de apoyo a las empresas en los periodos de confinamiento, lo que ha impactado a esta industria.

La IRU publica un plan de recuperación para apoyar al sector

“Hemos visto a muchos gobiernos ajustar las regulaciones y anunciar paquetes de recuperación, pero los detalles para las empresas de transporte por carretera son generalmente vagos”, explicó Umberto de Pretto. El secretario general de la IRU recordó que esta organización ha publicado un plan de recuperación de 10 puntos, con medidas financieras y no financieras para gobiernos y bancos, con el objetivo de apoyar a los operadores de transporte por carretera en dificultades, facilitar el movimiento de personas y mercancías e impulsar la recuperación global de la economía.

OPER. LOGÍSTICOS

El desabastecimiento de carne en EEUU pone a prueba a la logística

El contagio de miles de trabajadores de la industria cárnica ha provocado el aumento del precio y el desabastecimiento de los comercios distribuidores. A día de hoy, la cadena de suministro americana de productos refrigerados sigue en estado de alarma tras recibir un fuerte impacto por los efectos de la pandemia que provocaron el cierre de decenas de instalaciones de producción y creó cuellos de botella en las cadenas de suministro de carne y ganado. Los envíos se han reducido en un 30 por ciento, y los precios minoristas subieron hasta un 20 por ciento.

AÉREO

Aeroméxico declara la quiebra y Delta podría tomar el control

La declaración de quiebra de Aeroméxico el pasado 1 de julio se suma a las de Latam y Avianca y ensombrece el futuro de la soberanía de las compañías aéreas en Latinoamérica, al ser controladas por otras compañías. El haber realizado la declaración a través del capítulo 11 sobre quiebras de Estados Unidos podría facilitar que la compañía estadounidense Delta, que ya es accionista de la mexicana, ampliara su participación o inyectara un capital suficiente como para tomar el control de la aerolínea y llevar a cabo la necesaria reestructuración financiera.

MARÍTIMO

Los armadores reclaman a la UE “más tiempo” para las listas IHM

A partir del 31 de diciembre de 2020, los buques europeos en alta mar, los que naveguen bajo bandera de los Estados miembros de la UE o los buques que hagan escala en un puerto europeo deberán contar con un inventario de materiales peligrosos (IHM) a bordo, un sistema destinado a realizar reciclajes de buque de forma más ecológica y que está en proceso desde hace siete años. Representantes de armadores y propietarios de buques de todo el mundo han solicitado que esta medida se retrase, al menos, un año, ya que su implementación se ha visto retrasada por la crisis del Covid-19.

CARGADORES

Siemens Gamesa consolida su apuesta de desarrollo portuario con una planta en Le Havre

La multinacional inicia las obras para levantar una fábrica de aerogeneradores marinos

IÑAKI EGUIA. Le Havre

Siemens Gamesa ha empezado los trabajos para la construcción de una fábrica de aerogeneradores marinos en el muelle Joannès Couvert del puerto de Le Havre. El complejo, con una extensión de 20 hectáreas, de las que ocho serán para almacenes, se situará como pionero en fabricar palas y nacelles offshore bajo un mismo techo, según destaca en un comunicado el fabricante eólico.

La planta de Siemens Gamesa en Le Havre, cuya producción arrancará entre finales de 2021 y principios de 2022, fabricará aerogeneradores marinos tanto para Francia como

para su exportación a otros mercados. Con una previsión para crear 750 puestos de trabajo directos e indirectos cuando esté plenamente operativa, se sitúa entre los principales proyectos franceses en el sector de las energías renovables.

La instalación de Siemens Gamesa en Le Havre ha logrado recientemente los contratos de los proyectos offshore de Fécamp y Saint-Brieuc, que rozan un GW.

Siemens Gamesa también tiene otros tres acuerdos exclusivos con los parques Courseulles-sur-Mer, Dieppe-Le Tréport y Yeu-Noirmoutier, que añadirán una capacidad próxima a 1.500 MW. El puerto fran-



Imagen del diseño de las nuevas instalaciones de Siemens Gamesa en Le Havre.

cés comenzó en julio de 2018 los trabajos para facilitar el desembarco de Siemens Gamesa con la demolición de las naves existentes, la renovación de más de 400 metros del muelle Joannès Couvert y la crea-

La multinacional de energías renovables reforzará con la planta francesa su actividad en el ámbito portuario. En el último quinquenio ha puesto en marcha instalaciones en el puerto británico de Alexandra, en Hull; en el alemán de Cuxhaven y en las proximidades del marroquí de Tánger.

Siemens Gamesa también ha logrado en los últimos meses la ampliación de su hub en el puerto de Bilbao, con la concesión de una nueva parcela de 12.000 metros cuadrados. Con este desarrollo portuario, la multinacional alcanza una superficie de 103.255 metros cuadrados, localizados en los muelles AZ-2 y AZ-3 de la zona de ampliación de la dársena vasca.

Añade su presencia a las dársenas de Hull, Cuxhaven y Bilbao

ción de una plataforma ro-ro en su zona norte. La inversión global rondará los 123 millones de euros, de los cuales 43,1 millones corren a cargo de la entidad portuaria.

GATHERING TOGETHER
TO DEFINE
A NEW NORMAL FOR
BUSINESS SUCCESS

29 SEPTEMBER - 1 OCTOBER 2020 | MESSE BREMEN | BREMEN, GERMANY

HOST PORT



BREAKBULK
EUROPE

Register
europe.breakbulk.com

a Hyve event

Los Clasificados del Transporte en España



TRANSPORTE MARITIMO 100
 CONSIGNATARIOS 1001
 NAVIERAS 1002
 TRANSITARIOS 1003
 ESTIBADORES 1004
 AMARRADORES Y REMOLCADORES 1005
 CONSOLIDADORES MARITIMOS 1006
 TTES. INTERNAC. MARITIMOS 1007
 BUQUES DE SALVAMENTO 1008
 TRIPULACIONES 1009
 ARMADORES 1010
 BROKERS 1011

TRANSPORTE TERRESTRE 110
 CARGAS FRACCIONADAS 1101
 CARGAS COMPLETAS 1102
 TIR-GRUPAJES 1103
 FRIGORIFICOS 1104
 CARGAS ESPECIALES Y GRUAS 1106

MUDANZAS - MUEBLE NUEVO 1107
 TRANSPORTE COMBINADO 1108
 FERROCARRIL INTERNACIONAL 1109
 TRANSPORTE INMEDIATO 1110
 AGENCIAS DE TRANSPORTE 1111
 MERCANCIAS PELIGROSAS 1112
 TRANSPORTE INTERNACIONAL 1113

TRANSPORTE URGENTE 120
 EXPRES-COURIER 1201
 MENSAJERIAS 1202
 TAXIS INDUSTRIALES 1203
 MINI-TIR 1204

TRANSPORTE AEREO 130
 AGENTES DE CARGA AEREA 1301
 LINEAS AEREAS 1302

SERVICIOS AL TRANSPORTE 140
 CONTENEDORES 1401
 CENTROS LOGISTICOS 1402
 AGENTES DE ADUANAS 1403
 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION 1404
 SUMINISTROS GENERALES 1405
 CARROCERIAS 1406
 SEMI-REMOLQUES 1407
 INFORMATICA APLICADA 1408
 TALLERES DE ASISTENCIA 1409
 SEGUROS 1410
 PALETS Y EMBALAJES 1411
 ESTANTERIAS/TRANSPORTADORES 1412
 RECUPERACIONES DE IVA EN LA UE 1413
 DEPOSITOS DE ADUANAS 1414
 OPERADORES LOGISTICOS 1415
 SERVICIOS LEGALES 1416

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1001
CONSIGNATARIOS

EUROPEAN CARRIER SERVICES LOGISTIC - ECS
 Especialistas en Marruecos
 Teniente Maroto, 3-3º - 11201 Algeciras
 Tel. 902 404 208 / Fax: 956 666 321
 E-mail: trafico@europeanservices.es
 www.europeanservices.es

1001
CONSIGNATARIOS

ATLANTIC CANARIAS SA
SANTA CRUZ DE TENERIFE
 Anatolio Fuentes Garcia, 16
 Poligono Industrial Costasur
 Tel. 922 62 25 60 / Fax: 922 62 34 81
 E-mail: atlantictfe@atlantic-canarias.com
 www.atlantic-canarias.com

LAS PALMAS
 Secretario Artiles, 44 - 1º E
 35007 Las Palmas de Gran Canaria
 Tel. 928 22 91 62 / Fax: 928 27 27 80
 E-mail: atlanticlpa@atlantic-canarias.com
 www.atlantic-canarias.com

OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS (OPCSA)
 Avda. de los Cambulloneros, s/n
 Puerto de la Luz
 Tel.: 928 94 45 70 / Fax: 928 94 45 71
 E-mail: opcsa@opcsa.com
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

J. RONCO Y CIA. SL
 Muelle de Ribera - Poniente
 Tel. 950 23 83 44 / Fax: 950 26 37 14
 E-mail: jronco@jronco.com
 04002 Puerto de Almería (Almería)

1401
CONTENEDORES

AHLERS CONSIGNATARIA SA
 Avda. Tres de Mayo, 30- 1ª Pta.
 Tel. 922 20 08 80 / Fax: 922 21 78 00
 E-mail: admini@ahlersconsig.com
 www.ahlersconsignataria.com
 38005 Santa Cruz de Tenerife

AGENCIA TALIARTE SL
LAS PALMAS
 Atalaya, nº 34
 Urb. Ind. Lomo Blanco (Las Torres)
 Tel. 928 48 06 36 - Fax: 928 48 40 12
 35010 Las Palmas de Gran Canaria

SANTA CRUZ DE TENERIFE
 San Francisco, nº 9 - 5ºB
 Tel. 922 29 05 04 - Fax: 922 27 39 78
 38002 Santa Cruz de Tenerife

LANZAROTE
 Escotilla, nº 20 - 1º - Oficina 3
 Tel. 928 80 62 02 - Fax: 928 80 62 06
 35500 Lanzarote (Las Palmas)

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

EMATRA SL
 Logística Integral en Transporte
 La Unión, 28-30 / Pol.Ind. Cortijo Real
 11206 Algeciras
 Tel. 956 60 57 87
 E-mail: trafico@ematra.es
 www.ematra.es

SADECO-BERGE MARITIMA LAS PALMAS
 Sucre, 22 - Poligono El Cebadal
 Tel. 928 48 89 60 / Fax: 928 46 37 78
 E-mail: bmarlpa@berge-m.es
 jgonzalez2@berge-m.es
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

NAVIMPORT SA
 La Naval, 209 - 2º
 Tel. 928 46 34 63 / Fax: 928 46 55 97
 E-mail: termas@idecnet.com
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

1001
CONSIGNATARIOS

BERNARDINO ABAD SL
 Méjico, 1
 Tel. 956 22 80 07 / Fax: 956 26 03 01
 E-mail: cadiz@bernardinoabad.com
 www.bernardinoabad.com
 11004 Cádiz

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL
 Calabria, 169 - 1º
 Tel. 93-3011177 / Fax: 93-4125383
 E-mail: barcelona@costamarspain.com
 08015 Barcelona

EUROPEAN CONSIGNMENT SERVICES - ECS
 Aduanas - Estiba - Consignaciones
 Teniente Maroto, 3-3º - 11201 Algeciras
 Tel. 902 404 208 / Fax: 956 666 321
 E-mail: aduanas@europeanservices.es
 www.europeanservices.es

1001
CONSIGNATARIOS

CARGOPACK EXPRES SA
 Avda. Burgos, 84-10ª Dcha
 Tel. 91 383 93 45 / Fax: 91 302 37 52
 E-mail: chlmad@line-pro.es
 Télex: 22845
 28036 Madrid

GREEN IBERICA SA
 Avda. Diagonal, 403-4º
 Tel. 93 292 23 23 / Fax: 93 416 03 92
 E-mail: greeniberica@greeniberica.com
 08008 Barcelona

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

MARÍTIMA DEL PRINCIPADO SL
 Consignatario de buques, Estibador y Agente de Aduanas
 Puerto de Gijón y Puerto de Avilés
 Tel. +34 985 562 565
 info@marprin.com / www.marprin.com

MARTIN E HIJOS SL
 Cigarrillo, s/n - Subida la Gallega
 El Chorrillo
 Teléfono: 922 62 17 69
 Fax: 922 62 15 28
 38108 Santa Cruz de Tenerife

CATALANA DEL MAR SA
 Avda. Drassanes, 6 - 8, 15ª Pta.
 Tel. 93 412 45 50 / Fax: 93 412 46 79
 E-mail: ymlbnc mgm@camarsa.net
 08001 Barcelona

GRUPO CIRESA
 Avda. Virgen del Carmen, 15 - 6ª Pta.
 Teléfono: 956 65 00 11
 Fax: 956 65 06 59
 Algeciras - Cádiz - Huelva - Sevilla

ARAGON

MARTIN E HIJOS SL
 Domingo Doreste Rodriguez
 Urbanización El Goro
 Teléfono: 928 70 04 71
 Fax: 928 70 04 70
 35219 Telde (Las Palmas de Gran Canaria)

1003
TRANSITARIOS

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

CONSIGNACIONES CUYAS SL
 Dique León y Castillo, s/n
 Norays 28/29
 Teléfono: 928 30 05 45
 Fax: 928 30 05 40
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

INTERNATIONAL IMEX WORLDWIDE SL
TENERIFE
 Avda. Asuncionistas - Edif.Sanabria, 2º L7
 Tel.: 922 23 06 22 / Fax: 922 21 02 17
LAS PALMAS - Zona Franca
 Tel.: 928 32 78 40 / Fax: 928 32 78 41
 E-mail: imex@imexcanarias.com

CASTILLA-LEON

TRANSITOS ISLAS CANARIAS - PLENCIA SA
 Pol. Ind. Gran Vía Sur - C/ Industria, 112
 Teléfono: 93 263 93 11
 Fax: 93 263 93 33
 08908 Hospitalet (Barcelona)

MELILLA EXPRESS SL
 Carril de Montañas, 27-29, Pol. San Julián
 Teléfono: 952 23 74 17
 Fax: 952 24 20 05
 29004 Málaga

TELETRANSPORTE ARAGON SL
 Centro Cívico Comercial, Ofic. 49 - 50
 Teléfono: 976 15 02 33
 Fax: 976 15 03 08
 50820 San Juan Mozarrifar (Zaragoza)

1002
NAVIERAS

MARTIN E HIJOS SL
 Prol. Ramón y Cajal, 9 Portal 4 Of. 4 A
 Teléfonos: 922 29 12 10 / 922 29 16 15
 Fax: 922 24 08 82
 38006 Santa Cruz de Tenerife

1102
CARGAS COMPLETAS

SCHENKER ESPAÑA SA
 Zona Franca, Sector C, calle 4, nº57-61
 Tel. 93 482 01 68 / Fax: 93 482 01 29
 E-mail: central.spain@schenker.com
 www.schenker.es
 08040 Barcelona

TRANSPORTES AZKAR SA
 Centro de Transportes de Sevilla
 Autovía Sevilla - Málaga, Km. 0
 Tel. 95 499 91 44 / Fax: 95 452 18 62
 41006 Sevilla

BALEARES

FRED OLSEN SA
 Edif. Fred Olsen
 Poligono Industrial Azaña, s/n
 39109 Santa Cruz de Tenerife
 Tel. 922 62 82 00 / Fax: 922 62 82 01
 www.fredolsen.es

MARTIN E HIJOS SL
 Avda. Puerto de Naos, 2-1º
 Teléfono: 928 81 18 40
 Fax: 928 81 32 85
 35500 Arrecife de Lanzarote

TEMLARIOS TRANSPORTES SA
 Ctra. de los Muelles, s/n
 Tel. 987 42 51 15
 Fax: 987 42 39 65
 24411 Fuentes Nuevas (León)

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.
 Teléfono: 93 467 49 50
 Fax: 93 467 49 80
 08008 Barcelona

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

MARTIN E HIJOS SL
 Ruiz de Alda, 4 - Entresuelo
 Teléfono: 928 49 49 49
 Fax: 928 22 45 57
 35007 Las Palmas de Gran Canaria

TRANSPORTES CUELLAR
 General Solchaga, 101
 Teléfono: 983 23 85 70
 Fax: 983 47 23 58
 47008 Valladolid

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

TRANSLIPUL SL
 Ctra. Nacional IV, Km.519
 Tel. 95 414 81 88 / Fax: 95 414 81 55
 E-mail: translipul@zoom.es
 41410 Carmona (Sevilla)

FEDERICO J. CARDONA TREMOL
 Moll de Levant, 30
 Tel. 971 36 30 50 / Fax: 971 35 09 34
 E-mail: cardonas@acardona.com
 07701 Mahón (Menorca)

GRUPAMAR SA
 Las Palmas de Gran Canaria
 Tel. 928 47 13 00 / Fax: 928 47 19 84
 Santa Cruz de Tenerife
 Tel. 922 20 92 81 / Fax: 922 20 92 86

TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLENCIA SA
 Poligono Industrial Costa Sur
 Anatolio de la Fuente, nave 36
 Tel. 922 21 75 05 Fax: 922 22 13 27
 E-mail: mplencia@telefonica.net
 38009 Santa Cruz de Tenerife

TRANSPORTES PARDO FREIJO
 Vázquez de Menchaca, 151
 Teléfono: 983 27 26 58
 Fax: 983 23 80 66
 47008 Valladolid

IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL
 Carrer D' Artic, 122-124 (ZAL)
 Teléfono: 93 262 55 00
 Fax: 93 262 33 02
 08040 Barcelona

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

TRALLERO INTERNACIONAL
Mudanzas Internacionales
Guardamuebles
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur
Tel.: 93 421 75 00 / Fax: 93 431 14 64
08908 L' Hospitalet de Llobregat

MUDANZAS CASA ROJALS SA

Guardamuebles
Campo Sagrado, 21
Teléfono: 93 441 23 26
Fax: 93 329 56 53
08015 Barcelona

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**LOGIDOCKS / SPAIN-TIR**

Pl. Autopista Sud - Passeig Fluvial, 4
Tel. 93 573 09 65 / Fax: 93 573 00 46
08150 Paret del Vallés (Barcelona)
Certificación Calidad ER-137/2/97

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

Alquiler de Tractoras y Semirremolques
Tel. 973 79 02 73 / Fax: 973 79 07 48
www.montull.com
25170 Torres de Segre (Lérida)

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

Doctor J.J. Dómine, 4 - 7ª Puerta 12
Tel. 96-3670000 / Fax: 96-3671606
E-mail: valencia@costamarvl.com
46011 Valencia

MENERA DE CONSIGNACIONES

Avda. Sindicalista J. Torres Casado, 14- 2ª
Tel. 96 267 10 62 / 96 268 17 89
Fax: 96 267 10 66
46520 Puerto de Sagunto (Valencia)

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

Muelle Serrano Lloberas, s/n - Apdo. 82
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35
E-mail: vgimeno@vgimeno.com
12100 Grao de Castellón

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

Muelle de Poniente - T. Trasmediterranea
Teléfono: 96 316 48 61
Fax: 96 316 48 57
46024 Valencia

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA**

Pol. Ind. Las Atalayas, Parcela 112
Tel. 96 528 55 44 / Fax: 96 528 05 14
E-mail: canarias-plasencia@lobocom.es
03114 Alicante

MARTIN E HIJOS SL

Paseito Ramiro, 3 Entresuelo
Tel. 96 521 11 64 / 96 520 26 88
Fax: 96 514 19 36
03002 Alicante

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

Muelle Serrano Lloberas, s/n-Apdo. 82
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35
E-mail: vgimeno@vgimeno.com
12100 Grao de Castellón

MARITIMA VALENCIANA SA

Ampliación Sur, s/n - Puerto de Valencia
Tel. 96 393 83 00
Fax: 96 393 83 01/03 / Telex: 64555
E-mail: marval@bitmailer.net
46024 Valencia

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

Valencia - Teléfono: 96 324 16 70
Fax: 96 367 49 74
Alicante - Teléfono: 96 528 44 89
Fax: 96 528 81 39

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

Polígono Atalayas, Parc. 138 - Apdo. 5220
Teléfono: 96 510 03 11
Fax: 96 510 46 04
03080 Alicante

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

Avda. Mare Nostrum, Bloque 7 - 1ª
Teléfono: 96 324 00 00
Fax: 96 367 82 15
46120 Alboraya (Valencia)

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

Ctra. Albalat, s/n
Teléfono: 96 240 40 11
Fax: 96 240 30 94
46600 Alzira (Valencia)

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

Cisternas Productos Alimenticios
Tel. 96 330 12 57 / Fax: 96 330 26 94
E-mail: tdonderis@terra.es
46024 Valencia

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

Juan Verdaguer, 48 Bajo
Tel. 96 331 08 02 / Fax: 96 331 16 85
E-mail: info@transportesbrull.com
46024 Valencia

CHEMA BALLESTER SA

Avda. Muelle Turia, s/n - Edif. Cocherón
Tel. 96 367 53 62 / Fax: 96 367 19 35
E-mail: cballester@chemaballester.com
46024 Valencia

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

Tel. Marín: 902 23 88 57
Tel. Ferrol: 902 20 01 02
Tel. 986 44 76 01/Fax: 986 43 14 30-Vigo
www.ptmar.com
(La Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-San Ciprián-Ribadeo-Cariño)

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

Avda. del Ejército, 10, 1ª A
15006 La Coruña
Tel. 981 17 00 00 / Fax: 981 29 42 28
E-mail: fam@finismar.es
(Sada-Ferrol-San Ciprián-Céee)

MARITIMA CONSIFLET SA

Cuesta de la Palloza, 1 - Entlo.
Teléfono: 981 17 56 90
Fax: 981 13 79 62
15006 La Coruña

P & J CARRASCO SL

Rosalía de Castro, 22 Bajo
Tel. 986 56 51 51 / Fax: 986 50 48 00
E-mail: pjcarasco@futurmet.es
36600 Vilagarcía de Arousa

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

Polígono Pocomaco, Parcela E-16
Teléfono: 981 13 11 68
Fax: 981 29 19 07
15190 Mesoiro (La Coruña)

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

Avda. de Europa, 10
Parque Empresarial la Moraleja
Tel. 91 423 85 00
Fax: 91 423 85 55
28108 Alcobendas (Madrid)

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

Avda. Fuentemar, 7
Tel. 91 660 54 00 / Fax: 91 673 31 13
E-mail: central.spain@schenker.com
www.schenker.es
28820 Coslada (Madrid)

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

Avda. Andalucía, Km. 10,5 - Pol. Neisa Sur
Teléfono: 91 710 90 61
Fax: 91 795 47 60
28021 Madrid

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


c. Trigo, 39
Polígono Industrial Polvoranca
Tel.: 902 151 233
E-mail: logesta@logesta.com
www.logesta.com
28914 Leganés (Madrid)

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

Envíos Locales, Nacionales e Internac.
Carmen Portones, 9 Nave Madrid
Tel. 91 459 25 00 / Fax: 91 450 23 94
E-mail: comercial2@dedalom.com

1111

AGENCIAS DE TRANSPORTE**SECOTRANSA (GRUPO CAT)**

Transportes Nacional e Internacional
Polígono Ind. Oeste - Paraguay, Parc. 9/14
Tel. 968 80 86 00 / Fax: 968 80 94 31
30820 Alcantarilla (Murcia)

NAVARRA

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANS-OTAMENDI SA**

San Martín, 3 Bajo
Teléfono: 948 50 01 77
Fax: 948 50 03 62
31860 Iruzun (Navarra)

PAIS VASCO

1001

CONSIGNATARIOS**MARITIMA CANDINA SA**

San Vicente, 8 - Edificio Albia II, Bajo
Tel. 94 424 61 10 / Fax: 94 424 61 14
E-mail: info@mcandina.com
48001 Bilbao (Bizkaia)

E. ERHARDT Y CIA. SA

Ercilla, 19 - 3ª
Tel. 94 425 01 00 / Fax: 94 425 01 30
E-mail: info@erhardt.es
48009 Bilbao (Bizkaia)

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

Iparraguirre, 59- 4ª
Tel. 94 493 71 30 / Fax: 94 483 41 58
E-mail: isamar@bio.isamar.es
www.isamar.es
48980 Santurce (Bizkaia)

GREEN IBERICA SA

Iparraguirre, 59 - 2ª
Teléfono: 94 493 70 32
Fax: 94 462 53 03
48980 Santurce (Bizkaia)

CONTENEMAR BILBAO SA

Pl. Sagrado Corazón, 4 - Bajo 1ª
Teléfono: 94 423 28 96
Fax: 94 424 12 47
48011 Bilbao (Bizkaia)

1005

AMARRADORES Y REMOLCADORES**AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA**

Manuel Calvo, 24
Teléfono: 94 496 25 11
Fax: 94 496 77 35
48920 Portugalete (Bizkaia)

CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA

Muelle Tomás Olabari, 4 - 5ª
Teléfono: 94 464 51 33
Fax: 94 464 55 65
48930 Las Arenas (Bizkaia)

1102

CARGAS COMPLETAS**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao
Edificio EX TMB
Tel.: 944 835 204
E-mail: convencional@686tlp.com
48980 Santurtzi (Bizkaia)

1203

TAXIS INDUSTRIALES**ALVA TRANSPORTES T. SL**

Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B
Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24
Móvil: 670 43 09 06
20300 Irun (Gipuzkoa)

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

Refravigas, 4 - Pabellón 6
Tel. 946 366 180 / Fax: 944 383 010
E-mail: exportlan@exportlan.es
48508 Zierbena (Bizkaia)

CEDIS SL

Avda. Cervantes, 51
Tel. 94 440 72 09 / Fax: 94 426 10 22
E-mail: info@cedis.net
www.cedis.net
48970 Basauri (Bizkaia)

ALDIGASA

Polígono Ind. Jündiz - Lermendabide, 8
Antigua Nave Azkar
Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45
01195 Vitoria (Alava)

1416

SERVICIOS LEGALES**ABOGADOS ELCANO**

Soluciones legales
Marítimo - Aéreo - Carretera
Transporte en general
Teléfono: 94 410 27 44
48008 Bilbao (Bizkaia)

Este puede ser su espacio

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000



Tecnología & negocios

TRANSITARIOS

Illice Universal Logistics apuesta por Visual Trans para optimizar su operativa

TRANSPORTE XXI. Porriño

Illice Universal Logistics ha optado por Visual Trans para avanzar tecnológicamente en la mejora de sus procesos internos de trabajo. La transitaria, con sede en Elche, ha seleccionado la herramienta 'vForwarding' para integrar el área comercial con la operativa de tráfico, así como para organizar y controlar sus gestiones administrativas y financieras. La transitaria alicantina está especializada en transporte multimodal, principalmente por vía marítima, así como en toda la gestión necesaria para el comercio internacional. El acuerdo con Visual Trans se produce en un momento en el que la empresa tecnológica, con sede central en Porriño (Pontevedra), ha presentado una nueva versión de su solución *software* para transitarios, consignatarios, agentes de aduanas y operadores logísticos integrales. Visual Trans 20.08 incluye nuevas funcionalidades que ayudarán a los más de 40.000 usuarios del ámbito del transporte y la logística que emplean la aplicación en su trabajo diario, según destacan desde la compañía a través de un comunicado.

OPER. LOGÍSTICOS

Ontime acuerda con Endesa extender el gas natural vehicular en la distribución capilar

TRANSPORTE XXI. Madrid

Ontime ha cerrado un acuerdo con Endesa para apostar por el gas natural vehicular (GNV) en su flota de distribución capilar, con el objetivo de cumplir con la reducción de emisiones y la descarbonización del transporte. El operador logístico iniciará este proyecto en sus centros logísticos de Madrid y Barcelona, desde donde partirá su nueva flota de vehículos junto a los propulsados por motores completamente eléctricos. La tecnología GNV reduce un 85 por ciento las emisiones de óxidos de nitrógeno y expulsa un 20 por ciento menos de dióxido de carbono. Además, contribuye a disminuir la contaminación acústica y las vibraciones. Los vehículos de gas natural permiten obtener la tarjeta Eco que posibilita el reparto en las zonas restringidas del casco urbano.

El presidente de CEOE pone en valor el carácter estratégico del sector del transporte y logística

Antonio Garamendi considera fundamental el papel de la innovación en las empresas



Antonio Garamendi, presidente de la patronal de empresas españolas.

Foto: CEOE

► El presidente de CEOE pone en valor el carácter estratégico del sector del transporte y logística en el marco del 'IV Congreso de Innovación Logística' organizado por Slimstock. Antonio Garamendi considera fundamental el papel de la innovación en las empresas, para lo que destacó la apuesta por la digitalización y la formación.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El presidente de CEOE, Antonio Garamendi, considera que la logística y el transporte "es un sector estratégico en la sociedad y como tal hay que tenerlo presente". Así lo puso de manifiesto en el marco del 'IV Congreso de Innovación Logística' organizado por Slimstock en formato *online*. Garamendi hizo referencia a uno de los principales retos que tiene la economía española en general y el sector de la logística en particular: la innovación. "Es uno de los elementos más importantes para poner al país en marcha", señaló. En este sentido, se refirió a la necesidad de potenciar la digitalización y la formación y lamentó que en España estamos muy por detrás de otros países europeos en innovación, "con apenas un 2 por ciento de inversión sobre el PIB". Por su parte, el director general adjunto de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la CE (DG Move), Matthew Baldwin, afir-

mó que la crisis del coronavirus representa "una lección para todos", porque ha puesto de manifiesto la necesidad de una mayor coordinación en materia de transporte por parte de todos los países de la UE. Baldwin abogó por un cambio en el modelo logístico en Europa en el que predomine la cooperación, con una política de libros abiertos entre sector e industria.

El 'IV Congreso de Innovación Logística' reunió a distintos expertos en la cadena de suministro. Así, Benjamín Calzón, director de Excelencia en Operaciones de Seur DPD, puso el foco en la última milla, donde destacó nuevos conceptos que vienen para quedarse como el de *hub* urbano, redes de puntos de conveniencia o redes de *lockers*.

Por su parte, David Castilla, Supply Chain Project Manager de Seat, adelantó detalles del proyecto piloto de transformación digital en la cadena de suministro del fabricante de automoción. A su vez, Stéphane Morel (Novartis) se refirió a la importancia de "la colaboración frente a la competencia". Víctor del Pozo (Veepee) coincidió al afirmar que "la relación entre cliente y proveedor ha cambiado en logística y se ha abierto una dimensión más colaborativa para servir al cliente final". Mientras, Antonio García Patiño, director general de Mercedes-Benz Trucks, se refirió a la necesidad de incrementar la utilización de los camiones aumentando la conectividad de los vehículos.

EXPRESS

Correos Express lanza un servicio de paquetería urgente en Canarias

Correos Express ha lanzado la comercialización de su servicio de paquetería urgente Canarias Express en la red de oficinas del operador de este archipiélago. La nueva prestación posibilita el envío de paquetes y documentos específicos desde y entre las islas, según informa el operador a través de un comunicado.

FORMACIÓN

La Fundación Juan Arizo dará dos becas al Máster en Gestión Portuaria

La Fundación Valenciaport ha firmado un nuevo convenio de colaboración con la Fundación Juan Arizo Serrulla para otorgar dos becas de ayuda a la matrícula para cursar la XXIX edición del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal que dará comienzo el próximo 15 de octubre. El importe de cada beca ascenderá a 6.000 euros y el plazo para su obtención finalizará el próximo 31 de agosto.

SERVICIOS

AS 24 expande su red de parkings y centros de lavado en España

AS 24 ha anunciado que expande su red de *parkings* y centros de lavado de vehículos pesados en España. La empresa, fundada en 1988 y en la actualidad filial del grupo Total, está presente en 28 países europeos en los que ofrece sus servicios en más de 1.000 estaciones y en otros 15.000 establecimientos colaboradores.

EXPRESS

Seur Alicante abre la primera fase del complejo de Monforte del Cid

Seur Alicante ha puesto en marcha un nuevo centro logístico en el polígono industrial Las Norias, en la localidad de Monforte del Cid, que en su primera fase cuenta con 16.000 metros cuadrados disponibles. Este almacén multi-cliente está orientado a compatibilizar la oferta tradicional con el comercio electrónico.

SERVICIOS

Luz verde a los proyectos de Raminatrans, IFS y MSC en la ZAL de Valencia

Las plataformas logísticas absorberán una inversión conjunta de 73 millones de euros

► VPI Logística ha adjudicado las cuatro primeras parcelas de la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia a las empresas Raminatrans, QA Pimba (IFS), MSC y Medlog Iberia, división intermodal de la naviera. Las plataformas, con una inversión conjunta de 73 millones, contarán con sus propios sistemas de generación de energía.



Imagen de la ZAL del puerto de Valencia.

TRANSPORTE XXI. Valencia

VPI Logística adjudicó el pasado 3 de julio las cuatro primeras parcelas de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Valencia a Grupo Raminatrans, QA Pimba, MSC y Medlog Iberia, división intermodal de la naviera. Las empresas presentaron hace un año sus ofertas y optaron al derecho de superficie para desarrollar sus proyectos en las instalaciones de la plataforma logística. La adjudicación está condicionada a la finalización de las obras y la recepción de los terrenos por parte del Ayuntamiento de Valencia.

Las cuatro empresas invertirán en conjunto 73,4 millones de euros, una cuantía que permitirá la creación de 1.518 empleos (188 directos y 1.330 indirectos), según los compro-

misos de sus planes de negocio. Todos los proyectos tendrán sus propios sistemas de generación de energía, afianzando el concepto ecológico de la ZAL.

Por empresas, Raminatrans invertirá 9,21 millones en un almacén logístico de 15.496 metros cuadrados. IFS, a través de QA Pimba, destinará 8,63 millones en una nave de 21.512 metros cuadrados, mientras que MSC contempla una inversión de 19,86 millones en una nave de 20.200 metros cuadrados y Medlog Iberia invertirá 35,76 millones en una plataforma frigorífica.

FORMACIÓN

ZLC se incorpora a la red Alastria para impulsar la tecnología 'Blockchain'

TRANSPORTE XXI. Zaragoza

Zaragoza Logistics Center (ZLC) ha establecido un convenio con la red Alastria para sumar conocimientos e impulsar proyectos basados en el desarrollo de tecnologías tipo *Distributed Ledger Technologies* (TDL) o *Blockchain* y fomentar la economía digital. Este acuerdo posibilita que ambas entidades puedan desarrollar proyectos de investigación basados en *Blockchain*, y permite la elaboración de publicaciones relacionadas con el registro distribuido, así como la realización de tesis doctorales o de fin de máster. A través del convenio también podrán participar investigadores de ZLC en los distintos proyectos impulsados por

Alastria, así como la colaboración en planes de estudio para formar tanto a alumnos como a profesores. La red Alastria está formada por más de 550 socios que fomenta la economía digital mediante la promoción de las tecnologías descentralizadas. Este consorcio multisectorial español integra a empresas de diferentes sectores y tamaños, universidades, escuelas de negocio, centros de formación, parques tecnológicos y científicos así como a las administraciones públicas.

ZLC es un instituto promovido por el Gobierno de Aragón en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y adscrito a la Universidad de Zaragoza.

SERVICIOS

Prologis adjudica a CBRE la comercialización de tres parques logísticos



Prologis adjudica a CBRE la comercialización en co-exclusiva de Prologis Park San Fernando (Madrid), Prologis Park Puerta de Madrid y Prologis Park La Granada del Penedès (Barcelona). Las tres instalaciones se encuentran estratégicamente ubicadas, con accesos directos a las dos principales ciudades españolas. La oferta en Madrid se sitúa entre los 5.743 metros cuadrados en San Fernando hasta una plataforma modulable de 130.856 metros cuadrados de extensión en el complejo Puerta de Madrid. En Barcelona se parte de una superficie de 16.452 metros cuadrados y va hasta los 33.303 metros cuadrados.

OPER. LOGÍSTICOS

DHL gestiona la nueva plataforma de Conforama en Valencia



DHL Supply Chain Iberia está gestionando la nueva plataforma logística nacional que Conforama ha puesto en marcha en el municipio valenciano de Lliria. La instalación, que dará empleo a un centenar de personas, dispone de más de 59.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje y un edificio administrativo de 1.000 metros cuadrados. El nuevo centro gestionará más de 7.000 referencias y unos seis millones de unidades de producto anuales, según informa la compañía. DHL Supply Chain Iberia ya operaba en la logística de almacén para Conforama con varias naves en Riba-Roja (Valencia), con cerca de 45.000 metros cuadrados. El operador se ocupa del almacenaje, preparación de pedidos y distribución a las 42 tiendas de Conforama en España y otras 12 en Portugal.

SERVICIOS

Gazeley finaliza la construcción de un almacén en Tarragona



Gazeley ha finalizado su nuevo almacén en Valls (Tarragona), que dispone de una superficie de 29.000 metros cuadrados. El complejo, que constituye la primera inversión del promotor logístico en Cataluña y su tercer proyecto en España, ha sido construido por Norton Edificios Industriales. El almacén, diseñado para empresas de logística, distribución y comercio electrónico, está situado a 25 kilómetros del puerto de Tarragona y a 90 del aeropuerto de Barcelona. La sociedad Invertica se encarga del arrendamiento de esta nueva instalación que cuenta con la certificación 'Breeam Very Good', conforme al compromiso de Gazeley por desarrollar espacios sostenibles.

SERVICIOS

Angel Mir se adapta a la logística del ecommerce



Angel Mir, fabricante de puertas industriales y equipamiento logístico, ha desarrollado una nueva construcción que combina un muelle comercial con uno para furgonetas, ante el auge de las ventas *online*. Este último integra en su conjunto un abrigo de muelle flexible ACH, que gracias a su cabezal hinchable permite ajustarse a la altura de todos los vehículos, garantizando un buen sellado para proteger la carga, según destaca la compañía a través de una nota. Además, también puede llevar una pasarela manual KVAN de fibra de vidrio o de aluminio con un diseño especial para furgonetas. Por otra parte, en caso de que el muelle ya esté construido, Angel Mir suministra unos niveladores para muelles de carga, cuyo objetivo es adaptar la altura del muelle a cada vehículo.



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com